

	Proposition de loi		
	Port du casque à vélo et dans le cadre d'autres moyens de transport	N°	FERN.1
Direction de la Séance	(n°S 761 (2020-2021), 311)	7 janvier 2022	
a m e n d e m e n t			
présenté par M. FERNIQUE			

Article unique

Supprimer cet article.

Objet

Cet amendement de suppression s'inscrit non seulement dans la lignée des organisations fédérant usagers du vélo et collectivités, mais rejoint également les avis défavorables de la commission des lois et du rapporteur de cette proposition de loi visant à instaurer une obligation du port du casque à vélo.

D'une part, une telle obligation est une disposition de nature réglementaire, et ne pourrait donc être instaurée par le législateur. Il a en outre été observé par la commission que la possibilité d'immobiliser ou de mettre en fourrière un vélo ou un engin de déplacement personnel motorisé (EDPM) serait une sanction disproportionnée, coûteuse et posant des difficultés pratiques.

D'autre part, et surtout, bien que le casque permet d'éviter des lésions graves dans certaines situations bien précises, ce constat s'avère inopérant à l'échelle collective. Même si l'augmentation de la pratique du vélo a naturellement induit une certaine augmentation du nombre d'accidents et de morts sur la route, on constate une baisse du risque par km parcouru et par individu.

En effet, un rapport de l'OCDE datant de janvier 2018 suggère que plus il y a de cyclistes dans un pays, moins il y a tendance à y avoir d'accidents mortels à vélo. A titre illustratif, le risque d'accident et de mort par kilomètre parcouru à vélo est en forte baisse en France depuis dix ans, grâce à l'usage croissant du vélo par les français, en milieu urbain, tout comme dans les territoires périurbains et ruraux. Ce phénomène de sécurité par "le nombre" a également été confirmé aux Pays-Bas, au Danemark, et à Strasbourg.

Concernant l'accidentalité et la mortalité, une étude menée par l'Université Gustave Eiffel concentrée sur le département du Rhône, a analysé que toutes gravités confondues et toutes pratiques confondues, 47,5% des blessures des cyclistes touchent les bras, 32,6% les jambes et dans 16,9% des cas, la tête. Sur dix ans, les cyclistes ayant eu une lésion à la tête avec le pronostic vital engagé représentent 1,09% du total de blessés recensés (14 432). Par ailleurs, les cyclistes gravement blessés et avec des lésions à la tête correspondent à 0,23% du total de blessés tous modes et niveaux de gravité confondus.

Selon les études et expérimentations qui ont eu lieu dans d'autres pays, l'obligation du port du casque s'est avérée contreproductive. On observe en effet qu'elle rend de façon générale la pratique du vélo moins attractive, elle en décourage l'usage. Sur les pays ayant généralisé l'obligation du port du casque (l'Australie, la Nouvelle-Zélande, certaines provinces du Canada), on a observé une baisse de la pratique du vélo. Une stagnation du nombre de blessés a également été observée en Espagne et en Suède où des mesures sur l'obligation du port du casque ont été prises (hors agglomération et pour les moins de 15 ans).

Sur la balance bénéfices / risques, une telle obligation apporte donc davantage d'effets négatifs sur la sécurité et la santé. En annulant l'effet de sécurité par le nombre, elle augmente le risque de collision pour les cyclistes. Elle réduit les bienfaits sur la santé, et peut contribuer à une hausse de la pollution liées à un report modal sur des modes de déplacements plus émetteurs en CO₂.

Si nous saluons la volonté d'instaurer de nouvelles mesures permettant d'accroître la sécurité pour les cyclistes, nous regrettons que la proposition ne se concentre pas sur d'autres leviers plus efficaces, tels que des mesures de limitation des vitesses, couplées à des mesures de sécurisation des véhicules et de sensibilisation aux risques liés à la drogue ou à l'alcool. Le développement par les collectivités de politiques en faveur du vélo, de Plans Vélos ambitieux, constitueraient des leviers bien plus pertinents pour sécuriser cette pratique. De telles politiques contribuent en effet à l'amélioration des réseaux de voies et infrastructures cyclables, à l'apaisement du trafic par la création de zones à 30 km/h, à la généralisation des radars à vision directe pour éviter les angles morts, ou encore à l'apprentissage obligatoire du savoir rouler à vélo.