

28743.- 29 juillet 2008. - **M. Patrick Beaudouin** interroge **M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire**, sur le port du casque par les cyclistes. En 2007, le nombre de cyclistes tués sur les routes s'est élevé à 142, tandis que 4638 étaient blessés. En raison de leur visibilité moindre et de l'absence de protection physiques, ceux-ci sont en effet particulièrement exposés. En cas d'accident, la tête est l'une des parties du corps les plus touchées (contusions, traumatismes crâniens, fractures du crâne...) et une étude réalisée dans le département du Rhône voici quelques années avait démontré que, dans tous les cas de décès enregistrés, les lésions à la tête constituaient la cause principale du décès, et que dans tous les cas mortels, le cycliste ne portait pas de casque. Bien que le port du casque permette de diminuer très significativement la gravité, des blessures, il n'est que « fortement recommandé » et reste très minoritaire. Le dernier comité interministériel de la sécurité routière, qui s'est tenu le 13 février dernier, ne prévoit pourtant qu'une nouvelle campagne d'incitation. Alors que le développement des bicyclettes en libre-service dans de nombreuses communes de France engendre une forte augmentation du nombre de cyclistes, il lui demande s'il ne serait pas souhaitable de rendre le port du casque obligatoire, comme c'est d'ailleurs le cas dans de nombreux États étrangers.

Réponse. - L'examen des statistiques et analyses d'accidents impliquant un vélo sur l'année 2008 fait état d'un bilan de 159 cyclistes tués et 4 563 blessés, majoritairement en zone rurale. Le comité interministériel à la sécurité routière du 13 février 2008, après examen, a décidé de renforcer la communication sur l'intérêt du port du casque à vélo par les cyclistes, sans pour autant le rendre obligatoire. Outre les difficultés pratiques d'application d'une telle mesure auprès des cyclistes, il a été constaté dans certains pays où le port du casque a été rendu obligatoire une baisse immédiate et durable du nombre de cyclistes (- 30 % en Australie-Occidentale, — 37 % en Nouvelle-Zélande) et, en proportion, un nombre de blessés en augmentation. Plusieurs facteurs contribuent à expliquer ce phénomène : l'anticipation moindre de la part des automobilistes au fait de la baisse du nombre de cyclistes, et donc de la moindre fréquence de rencontres, et la baisse de vigilance du cycliste en raison de l'impression de sécurité donnée par le casque. Les Pays-Bas, qui sont une référence mondiale en matière de vélo, ne préconisent pas le port du casque, mais l'adoption pour l'ensemble des usagers d'une vitesse modérée afin d'apaiser les cohabitations multimodales (automobilistes, piétons, cyclistes). Par ailleurs, il s'avère que l'obligation du port du casque pour les cyclistes a engendré dans les pays qui ont pris cette mesure une augmentation de l'accidentalité globale en raison notamment du report massif de l'usage du vélo vers celui des deux roues motorisés. On constate par ailleurs que l'évolution du bilan des victimes de la circulation routière ayant trouvé la mort en bicyclette reste assez stable (-3% décès en 2008 par rapport à 2007) dans un contexte de progression et de développement de la pratique du vélo dans nos agglomérations. Les scénarios d'accidents en agglomération sont bien connus et récurrents comme : le positionnement du cycliste dans l'angle mort d'un poids lourd au cours d'une manœuvre de tourner à droite; une mauvaise appréciation du différentiel de vitesse lors du rattrapage du cycliste par un autre usager à l'approche d'un ralentissement; l'incompréhension du positionnement du cycliste dans les giratoires; l'ouverture de portière de véhicule en stationnement. Différentes campagnes d'information sont régulièrement menées auprès des cyclistes et des différents usagers de la route, afin de rappeler la réglementation en vigueur et de diffuser des recommandations, sous forme de dépliants thématiques concernant les déplacements à vélo: « Le chemin de l'école », « Circuler à vélo »... Ces dépliants sont mis à disposition du grand public dans les préfectures, les crèches, les cabinets médicaux, les écoles, collèges et lycées et les centres de jeunes travailleurs. L'intérêt du port du casque est rappelé dans ces guides de bonne pratique, élaborés en commun par le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, et les fédérations de cyclistes. Concernant les plus jeunes, dès l'école primaire un enseignement de la sécurité routière sanctionné par une attestation de première éducation de la route (APER) permet de valider les compétences des élèves dans les domaines importants pour le jeune enfant, en particulier celui de l'apprentissage du vélo. Afin de répondre plus précisément à la question du port du casque à vélo, le conseil général de l'écologie et du développement durable (CGEDD) a lancé en novembre 2008 une étude sur le sujet dont il analyse actuellement les résultats. Par ailleurs, l'INRETS a organisé le 28 mai 2009, une journée scientifique pour faire le point sur les connaissances concernant le vélo et le casque sous différents angles (traumatologie, épidémiologie, biomécanique, socio-psychologie, etc.) suite à laquelle tous les enseignements possibles seront tirés.