

15ème législature

Question N° : 10703	De Mme Cécile Untermaier (Nouvelle Gauche - Saône-et-Loire)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Intérieur
Rubrique > cycles et motocycles	Tête d'analyse > Port du casque obligatoire pour les cyclistes	Analyse > Port du casque obligatoire pour les cyclistes.
Question publiée au JO le : 17/07/2018 Réponse publiée au JO le : 09/04/2019 page : 3276 Date de changement d'attribution : 16/10/2018 Date de renouvellement : 19/03/2019		

Texte de la question

Mme Cécile Untermaier attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le port du casque obligatoire pour les cyclistes. En effet, selon l'article R. 431-1-3 du code de la route, seuls les conducteurs et passagers d'un cycle âgés de moins de douze ans ont l'obligation d'être coiffés d'un casque. Or une étude menée par deux épidémiologistes de l'université de Nouvelle-Galles du Sud en Australie, regroupant plus de 43 études scientifiques réalisées ces dernières années sur un total de 64 000 cyclistes, montre que le port du casque à vélo réduit les risques de blessure grave à la tête de presque 70 %, et que ceux qui portent ce type de protection ont 65 % de risques en moins d'avoir un traumatisme crânien dont l'issue serait fatale. Selon cette étude, publiée le 6 septembre 2017 dans *l'International Journal of Epidemiology*, l'efficacité du port du casque ne fait plus aucun doute. Alors qu'un plan vélo est attendu à la rentrée dans le cadre de la future loi d'orientation des mobilités, celui-ci serait l'occasion de rendre obligatoire le port du casque à vélo. Il est en effet tout aussi nécessaire d'encourager le développement du vélo que de protéger ses usagers. Aussi, elle lui demande quelles mesures le Gouvernement entend mettre en place pour protéger les usagers du vélo et s'il envisage de rendre le port du casque obligatoire.

Texte de la réponse

L'obligation de port d'un casque à vélo pour les enfants de moins de douze ans, conducteurs ou passagers d'un cycle, est entrée en vigueur le 22 mars 2017 (nouvel article R431-1-3 du code de la route). Elle s'applique sur les voies ouvertes à la circulation publique, y compris sur le trottoir. Le casque doit être homologué pour la pratique du vélo. L'adulte qui accompagne un enfant non casqué et le cycliste adulte qui transporte un enfant non casqué encourent une contravention de la quatrième classe (amende forfaitaire de 135 euros, montant minoré à 90 euros), justifiée par la mise en danger de la vie d'autrui. La limite d'âge de douze ans a été choisie afin de sensibiliser dès leur plus jeune âge les cyclistes au port du casque, tout en préservant le développement de la pratique du vélo. Cela permet ainsi d'habituer les générations futures au port du casque. Une évaluation de l'efficacité de cette mesure et de son application sera prochainement conduite. L'obligation de port du casque concerne uniquement les enfants car l'enfant est plus vulnérable de par sa petite taille, son manque d'expérience et présente un risque de traumatisme crânien plus élevé, ses os du crâne n'étant pas complètement soudés. Dans les pays où la pratique est la plus intense comme le Danemark ou les Pays Bas, le port du casque n'est d'ailleurs pas obligatoire. La sécurité routière recommande toutefois le port d'un casque à vélo, quel que soit le lieu et l'âge du cycliste. En cas d'accident, le

casque diminue le risque de blessure sérieuse à la tête de 70 %, le risque de blessure mineure de 31 % et celui de blessure au visage de 28 %. Plusieurs autres actions ont déjà été mises en œuvre pour la sécurité des cyclistes. Le plan d'action en faveur des mobilités actives du 5 mars 2014 (PAMA) s'est traduit par la mise en place en 2015 de plusieurs mesures en faveur de la sécurité des cyclistes, telles que la possibilité pour les maires de fixer plus librement la vitesse maximale autorisée en deçà de 50 km/h à l'intérieur de leur commune ; la création de nouveaux marquages au sol permettant de mieux jalonner les itinéraires pour les cyclistes en ville, notamment en cas de rupture de la piste cyclable ; la création de nouvelles infractions de stationnement très gênant pour le stationnement dans les couloirs cyclables ; la possibilité de réaliser des sas vélos aux feux sans ligne d'amorce ; l'extension des doubles sens cyclables à l'ensemble des voies limitées à 30 km/h ; l'adaptation de certaines règles du code de la route pour permettre aux cyclistes de s'éloigner du bord droit de la chaussée en présence de stationnement (et ainsi éviter les ouvertures de portières), ou pour permettre aux automobilistes de chevaucher la ligne blanche lorsqu'ils doublent un cycliste. Plusieurs actions nouvelles sont également prévues. Ainsi la mesure 10 du Comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018 a pour objet d'accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité. Pour les enfants, il s'agit de généraliser le « savoir rouler », notamment dans le cadre scolaire ainsi que par la promotion des déplacements domicile-école à vélo, à travers les démarches de type « vélobus ». Pour les adultes, il s'agit d'augmenter la pratique de la « remise en selle ». Il est également prévu d'améliorer les connaissances sur les bénéfices de nouveaux équipements (casques pliables, bandeaux de protection avec airbags, etc.) et de poursuivre les études sur les apports des équipements en termes de réduction des traumatismes et de leur gravité chez les cyclistes. Il est également prévu de promouvoir les équipements de visibilité et d'éclairage du cycliste et du vélo, à la suite du constat que les cyclistes sont souvent très mal éclairés. Un travail est en cours pour autoriser certains éclairages en complément des éclairages actuels du cycle, notamment sur le cycliste. Enfin, un plan national en faveur du vélo a été présenté par la ministre des transports le 14 septembre 2018. La création d'un fonds national pour le développement des infrastructures cyclables et la généralisation des sas vélo aux feux sont autant de mesures qui vont contribuer à la sécurité des cyclistes.