



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>10556</b>	De <b>M. Hubert Wulfranc</b> ( Gauche démocrate et républicaine - NUPES - Seine-Maritime )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Intérieur et outre-mer
<b>Rubrique</b> > cycles et motocycles	<b>Tête d'analyse</b> >Obligation du port du casque pour les utilisateurs de bicyclette et d'EDPM	<b>Analyse</b> > Obligation du port du casque pour les utilisateurs de bicyclette et d'EDPM.
Question publiée au JO le : <b>01/08/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>17/10/2023</b> page : <b>9222</b> Date de changement d'attribution : <b>08/08/2023</b>		

### Texte de la question

M. Hubert Wulfranc interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la nécessité de faire évoluer la réglementation sur le port du casque pour les cyclistes et les utilisateurs de nouveaux moyens de micro-mobilité circulant sur la voirie publique. À ce jour, le port du casque est obligatoire pour les seuls conducteurs de bicyclette et leurs passagers de moins de douze ans depuis le 23 mars 2017. Depuis 26 octobre 2019, le port d'un casque homologué est obligatoire pour tous les utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) tels que les trottinettes électriques, gyropodes, *hoverboards* ou gyroroues lorsqu'ils circulent hors agglomération, sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 80 km à l'heure. La circulation en EDPM sur la voirie publique est interdite aux enfants de moins de douze ans. En agglomération, les utilisateurs d'EDPM ne sont pas tenus de porter un casque homologué attaché. Si les débats qui ont lieu en 2022 au Sénat, sur la proposition de loi relative au port du casque à vélo et dans le cadre d'autres moyens de transport, ont conclu à l'incompétence du Parlement du fait du caractère réglementaire de ce type de mesure, ils ont néanmoins abouti à un consensus sur l'utilité du port du casque pour les utilisateurs de bicyclette et d'EDPM. En effet, les différentes études mentionnées dans le rapport de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale du Sénat s'accordent sur les bienfaits concrets du port du casque pour les utilisateurs de bicyclette et d'EDPM en matière de réduction des traumatismes lors d'un accident de la circulation et de mortalité. Le domaine des amendes contraventionnelles relevant de la compétence exclusive du pouvoir exécutif, selon les dispositions de la Constitution, il invite le ministre des transports à généraliser l'obligation du port du casque à l'ensemble des utilisateurs et des passagers de bicyclette et d'EDPM circulant sur la voirie publique. Aussi, il lui demande de bien vouloir préciser la position du Gouvernement sur ce sujet.

### Texte de la réponse

Dès l'automne 2017, les assises nationales de la mobilité avaient montré l'importance de donner toute leur place aux mobilités actives, notamment au vélo, dans les politiques de mobilité. La part des déplacements à vélo en France ne représentait alors que 3 % des déplacements quotidiens en 2018, quand la moyenne européenne était de plus du double. Afin d'accompagner l'essor du vélo, le Gouvernement a engagé deux plans vélo (2018–2022 et 2023–2027) et la Première Ministre a ouvert le 5 mai 2023 le premier comité interministériel « Vélo et Marche »,

qui porte l'ambition de donner à chaque Français l'accès à une solution de mobilité écologique. Ces plans ambitieux sont accompagnés d'un volet qui vise la sécurisation des itinéraires cyclables et le renforcement des mesures de sécurité routière en faveur des cyclistes et conducteurs d'EDPM, l'un des principaux freins au développement de ce mode de déplacement. S'agissant des trottinettes électriques, un plan national « pour mieux réguler les trottinettes électriques » a été présenté le 30 mars 2023. Il vise notamment à protéger les usagers des engins de déplacement personnels motorisés (EDPM) et à mieux lutter contre les comportements dangereux. Le décret n° 2023-849 du 31 août 2023, en déclinaison de ce plan, a rehaussé à 14 ans l'âge minimum pour conduire un EDPM et durcit les sanctions pour les comportements les plus dangereux. Avec le fort essor de la pratique, l'accidentalité cycliste et EDPM a augmenté : ainsi, en 2022, 245 personnes ont été tuées à vélo et 35 en EDPM, quand seulement 187 l'étaient à vélo et 10 en EDPM en 2019. S'il existe un consensus scientifique sur le fait que le port du casque réduit de manière importante le risque de fracture crânienne ou de lésions neurologiques, force est de constater que peu de pays ont opté pour une obligation généralisée de son port à vélo. Au sein de l'Union européenne, seule la Finlande - sans sanction toutefois - et, dans le monde, l'Argentine, Singapour, l'Australie, le Canada et la Nouvelle-Zélande, ainsi que plusieurs États des États-Unis, l'ont adopté. En l'état actuel du droit, pour les cyclistes, le port d'un casque homologué et attaché n'est obligatoire que pour les enfants de moins de douze ans, qu'ils soient passagers ou conducteurs d'un cycle. Pour les conducteurs d'EDPM, le port du casque n'est obligatoire que dans le cas dérogatoire où le pouvoir de police a autorisé leur circulation hors agglomération, sur une route dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 80 km/h. Dans tous les cas, quand le port du casque n'est pas obligatoire, il reste fortement recommandé. Par ailleurs, selon l'observatoire des comportements, en 2016, dans les grandes agglomérations, 17 % des cyclistes en semaine et 28 % le week-end portaient un casque. En 2020 ces chiffres sont passés à 27 % en semaine et 37 % le week-end. Sous l'effet des campagnes de communication et sans réglementation contraignante, le port du casque par les cyclistes a donc fortement progressé au cours de ces 4 dernières années (+ 10 points). Cette tendance positive montre le caractère très efficace des campagnes de communication pour faire progresser l'usage du casque sans provoquer de phénomène de rejet. Le Gouvernement souhaite poursuivre dans cette voie et privilégier l'incitation à l'obligation, sans exclure une évolution de cette doctrine si les éléments présentés supra venaient à évoluer.