



Fédération française
des Usagers de la Bicyclette



Association Française de développement
des Véloroutes et Voies Vertes



Club des Villes
et Territoires Cyclables



Fédération Française
de Cyclotourisme



Fédération Nationale des Associations
d'Usagers des Transports



Association des Départements
et Régions Cyclables

A vélo, casque et gilet fluo doivent rester facultatifs !

La Direction de la Circulation et de la Sécurité Routières envisage de rendre le port du casque et du gilet fluo obligatoires pour les cyclistes de moins de 16 ans. Ce serait faire passer le vélo pour un véhicule dangereux alors que c'est un moyen de déplacement vertueux qui apaise la circulation urbaine et contribue au quotidien à la lutte contre le réchauffement climatique. L'Etat français doit agir sur les vraies causes que sont la vitesse, l'alcool et l'inattention au volant pour atteindre l'objectif de moins de 3000 morts, fixé par le président Sarkozy.

Pour cela mieux vaut encourager le développement du vélo et réduire les abus de l'automobile. Inciter les jeunes à se déplacer à vélo, c'est améliorer leur sécurité en freinant l'usage du deux-roues motorisé. Laissons aux cyclistes le soin de veiller à leur sécurité par une vigilance active, et de choisir librement de porter un casque ou non.

Amalgamer le vélo quotidien et la pratique sportive serait une ineptie. Notre pays aurait tort de se singulariser négativement par rapport à ses voisins européens alors que les déplacements à vélo ont chez nous une forte marge de progression.

Une telle mesure serait irrationnelle, inefficace, inutile et contre-productive.

Irrationnelle : Les récents bilans annuels de l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR) montrent que dans les accidents qui entraînent un traumatisme crânien, le cycliste est moins concerné que le piéton ou l'automobiliste (1).

Inefficace : Dans les rares pays qui ont rendu le casque obligatoire (Australie, Nouvelle-Zélande), la fréquence des accidents graves et des lésions crâniennes, rapportée au nombre de cyclistes, n'a pas diminué (2).

Inutile : Les pays européens exemplaires en matière de politique cyclable comme les Pays-Bas ou le Danemark se sont bien gardés de rendre le casque obligatoire, celui-ci étant peu porté en-dehors de la pratique sportive. D'autre part, en Suisse, au Québec et en Grande-Bretagne, le nombre de victimes cyclistes a baissé pendant que la pratique du vélo augmentait. Le succès de Vélo'v et Vélib produit le même effet en France (3).

Contre-productive : L'obligation de porter un casque ferait rapidement chuter le nombre de cyclistes urbains (la baisse a été de 30% en Australie, et a même atteint 90% chez les collégiens de 10 à 16 ans et les jeunes filles). Par son effet dissuasif, cette obligation aurait un impact négatif sur la santé publique et l'environnement (4). En outre, laisser croire que le vélo est aussi exposé que les deux-roues motorisés risque d'amplifier la tendance des adolescents à passer du vélo au cyclomoteur, avec des effets très négatifs sur la mortalité routière (5).

Collectivités territoriales, entreprises et associations sont aujourd'hui engagées pour promouvoir les déplacements à vélo, et en cela elles relayent l'action du Gouvernement pour le développement durable. Casque et gilet fluo obligatoires à vélo iraient à l'encontre de ces engagements. Pour améliorer la sécurité et convaincre de plus en plus de nos concitoyens de se déplacer à vélo, mieux vaut faire aboutir la démarche du Code de la rue.

- (1) Dans les accidents de la circulation, le vélo représente, en 2008, 3,5% des tués et 4,7% des blessés, mais aussi 4% des déplacements, et le pourcentage de blessés touchés au crâne est de 17% chez les cyclistes, 24% chez les automobilistes, et 26% chez les piétons. Les jeunes de moins de 14 ans ne représentent que 11%, et les plus de 65 ans 31%, des cyclistes tués (source : ONISR et CERTU).
- (2) Les ratios entre nombre de blessés cyclistes / piétons, ou crâne / autre organe touché, n'ont pas changé, alors que le pourcentage de cyclistes casqués a augmenté (sources : Dr D.L.Robinson, University of South Wales ; J.Merello, Congrès international Velo-City 2007).
- (3) A Paris, entre début 2007 et juillet 2008, le nombre de cyclistes a augmenté de 70% avec Vélib, et le nombre d'accidents n'a augmenté que de 21%, ce qui signifie une diminution du risque.
- (4) Se déplacer à vélo, une demi-heure par jour à vitesse modérée, réduit d'un facteur 2 les risques cardiovasculaires, première cause de mortalité en France. 30% de cyclistes en moins, ce serait 500 Millions de dépenses de santé supplémentaires (source : Francis Papon, INRETS, Recherche Transports Sécurité, n°77, oct.-nov. 2002).
- (5) Les deux-roues motorisés représentent en effet 2% des déplacements, 33% des blessés et 26% des tués (source : ONISR, Bilan 2008).

Contacts :

- ADC** Association des Départements et Régions Cyclables
Alain Spada, Président
<http://www.departements-cyclables.com/> - Tél. : 04 72 61 36 26
- AF3V** Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes
Nicolas Poulouin, Président
<http://www.af3v.org/> - Tél. : 03 20 95 27 45
- CVTC** Club des Villes et Territoires Cyclables
Jean-Marie Darmian, Président
<http://www.villes-cyclables.org/> - Tél. : 01 56 03 92 14
- FFCT** Fédération Française de Cyclotourisme
Dominique Lamouller, Président
<http://www.ffct.org/> - Tél. : 01 56 20 88 88
- FNAUT** Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports
Jean Sivardière, Président
<http://www.fnaut.asso.fr/> - Tél. : 04 76 75 23 31
- FUBicy** Fédération française des Usagers de la Bicyclette
Christophe Raverdy, Président
<http://www.fubicy.org/> - Tél. : 03 88 75 71 90