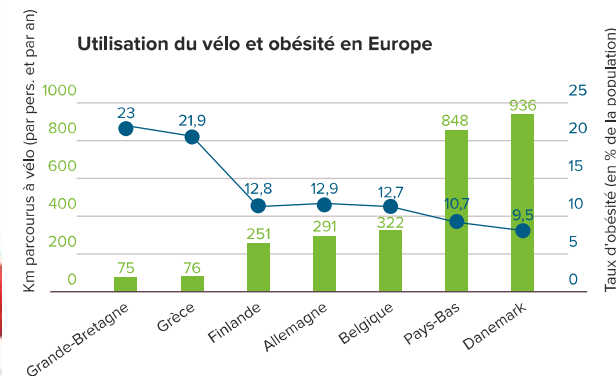




Le casque, oui. Obligatoire, non !

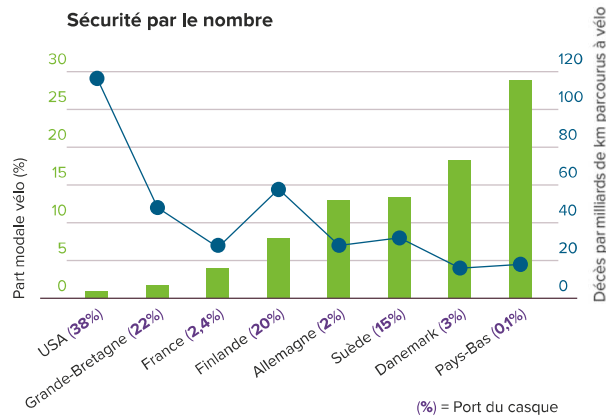
Le vélo, avec ou sans casque ? C'est une question qui fait largement débat au sein de la communauté cycliste. Si les associations d'usagers ne sont pas « contre le casque », elles sont cependant unanimes sur un point : l'obligation, c'est non ! Rendre le port du casque obligatoire pour tous les cyclistes pourrait passer a priori comme un bon moyen d'améliorer la sécurité routière, c'est pourtant une « fausse bonne idée ». Le port du casque est, et doit rester, un choix personnel.



Mais qu'en est-il des coûts liés à l'accidentologie vélo ? Ils sont très largement dépassés par les bénéfices engendrés par la pratique régulière du vélo. Le risque global de mortalité des sujets sédentaires dépasse de 50 % celui des actifs : rester assis dans son fauteuil est, au final, plus dangereux que se déplacer à vélo. En France, les coûts de la sédentarité pour la société sont évalués à 10 milliards d'euros¹!

La sécurité par le nombre

D'autre part, il est prouvé que les conditions de sécurité s'améliorent avec l'augmentation du nombre de cyclistes : c'est ce qu'on appelle « la sécurité par le nombre »². Les pays qui connaissent les parts modales vélos les plus élevées enregistrent également un taux de mortalité cycliste plus faible. C'est le cas des Pays-Bas et du Danemark, où le port du casque est pourtant très peu répandu. C'est exactement l'inverse pour les États-Unis et la Grande-Bretagne.



Pour de nombreux « pro-casques », la question se réduit trop souvent à « êtes-vous pour ou contre les morts à vélo ? » C'est en fait simplifier une problématique qui se révèle bien plus complexe qu'il n'y paraît. Non seulement une loi rendant le casque obligatoire n'aurait probablement pas les effets escomptés en termes de sécurité routière, mais elle aurait en outre de désastreux effets collatéraux.

Le vélo, c'est la santé

Ce n'est pas un hasard si, partout dans le monde, la pratique du vélo est encouragée. Ses retombées positives pour la société sont nombreuses : dans les domaines de la mobilité, de l'environnement, de l'économie et... de la santé publique ! Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), le manque d'activité physique tue chaque année près de 3,2 millions de personnes. Toujours selon l'OMS, une demi-heure d'activité physique par jour permet de réduire de moitié les risques de maladies cardiovasculaires, mais a également une incidence positive sur l'obésité, le diabète, l'asthme... Se déplacer à vélo constitue un excellent moyen de lutter contre la sédentarité et les maux qui lui sont associés : on observe d'ailleurs que les pays au sein desquels l'usage du vélo est le plus répandu ont également les taux d'obésité les plus faibles.

1/ F. Carré, *Danger sédentarité – Vivre plus en bougeant plus*, 2013.

2/ P. L. Jacobsen, *Safety in numbers : more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling*, 2003.



Encourager la pratique du vélo est donc un enjeu majeur si l'on veut vraiment améliorer les conditions de sécurité des cyclistes. En imposant une contrainte supplémentaire pour le cycliste et en donnant du vélo l'image d'une activité potentiellement dangereuse, le casque obligatoire constitue un frein majeur à la mise en selle, et donc à la croissance du nombre de cyclistes.

SUITE À L'OBLIGATION DU PORT DU CASQUE, L'Australie A VU LA PRATIQUE DU VÉLO DIMINUER EN MOYENNE DE 30%. AVEC CERTAINS PUBLICS TOUCHÉS PLUS DUREMENT : CHEZ LES FILLES DE DIX À SEIZE ANS, CETTE CHUTE A ATTEINT 90%.



L'exemple d'Amsterdam.

Le cas de l'Australie, qui a rendu le casque obligatoire dès 1991, est régulièrement analysé. Après quelques mois seulement, on y observait une chute moyenne de la pratique du vélo de 30%. Il a fallu une dizaine d'années à l'Australie pour atteindre à nouveau le niveau précédant l'introduction de la loi. Les associations cyclistes australiennes déplorent « la perte d'une génération entière de cyclistes ». Après plus de vingt ans de publications scientifiques, il n'existe toujours aucune preuve que l'imposition du casque a un impact positif avéré sur les chiffres de la sécurité routière dans ce pays.

3/ M. Colville-Andersen, *Copenhagen – Is cycling up or down or what ?*, 2014. www.copenhagenez.com

4/ P. De Jong, *The Health Impact of Mandatory Bicycle Helmet Laws*. *Risk Analysis*, 2012.

5/ www.helmets.org

Cette image de dangerosité du vélo découle également de la seule promotion active du port du casque. Le Danemark, où la culture cycliste est bien enracinée, en a fait la malheureuse expérience. En 2008, le pays a lancé une grande campagne de promotion du casque. Alors que l'utilisation du vélo était en croissance un peu partout en Europe, la part modale vélo à Copenhague a chuté de 37% à 35% – ce qui représente une perte de 10 000 cyclistes environ – sans raison apparente.³

La question de l'obligation du casque dépasse très clairement la simple sécurité des cyclistes sur la route. Une récente étude⁴ résume la problématique à une équation : l'obligation du port du casque – ou sa promotion active – ne se justifie que si les gains liés à la diminution des blessures évitées grâce au casque surpassent les coûts de santé liés à la réduction de l'usage du vélo. Même en se basant sur les scénarios les plus extrêmes (surévaluation de l'efficacité du casque et réduction minimale de la pratique du vélo), l'étude démontre qu'il y a nettement plus de chances qu'une obligation ou promotion du port du casque ait un effet global négatif. Une telle mesure ne se justifierait donc que dans quelques cas de figure très spécifiques.

Le casque, pas infaillible

On a tendance à l'oublier : un casque n'est pas une protection infaillible. S'il peut s'avérer très utile en cas de chute à vitesse réduite, son efficacité est trop souvent surestimée du grand public. Les tests pratiqués pour obtenir l'homologation simulent une chute d'une hauteur de 1,5 m pour un impact d'environ 20 km/h. L'efficacité du casque n'est pas nécessairement garantie pour des chocs survenant par exemple à l'arrière du crâne, ni pour des vitesses supérieures à 30 km/h. « La plupart des cas dans lesquels les limites du casque sont dépassées impliquent une collision avec une voiture, prévient à cet égard le Bicycle Helmet Safety Institute. Tous les cyclistes comprennent qu'il est très important d'éviter d'être heurté par une voiture. »⁵

Or le simple fait de porter un casque ne permet pas de réduire le risque d'accident. Certaines études démontrent même que le sentiment de sécurité que confère le casque peut accroître ce risque : les cyclistes optant pour le casque auraient tendance à adopter des comportements plus risqués, et les automobilistes feraient preuve de moins de prudence vis-à-vis des cyclistes casqués, par exemple en les frôlant davantage lorsqu'ils les dépassent.

Campagne de promotion du casque en Thaïlande.



Au lieu de déplacer la responsabilité sur les usagers actifs, ne serait-il pas plus judicieux de viser la source du problème ? De s'attaquer en priorité aux causes des accidents plutôt qu'à leurs conséquences ? D'investir dans des routes plus sûres (meilleures infrastructures, formation des usagers, promotion des bons comportements, sanction des infractions, réduction générale de la vitesse...) plutôt que dans des campagnes de promotion du casque ? Le retour sur investissement serait sans aucun doute plus efficace, d'autant plus que ces mesures seraient profitables à tous les usagers.



« Regarde, Johnny, pas une seule égratignure à la tête ! C'est pour ça que tu dois toujours penser à porter ton casque. »

Pourquoi les cyclistes ?

Lorsqu'on interroge les Belges sur l'utilité de diverses mesures destinées à renforcer la sécurité routière⁶, ceux-ci se prononcent à plus de 60% en faveur de l'obligation du casque pour les cyclistes (alors qu'ils sont à peine plus de 30% à juger utile la généralisation des zones 30 dans les centres des villes). On imagine donc que les cyclistes doivent être surreprésentés dans les victimes de traumatismes crâniens. En Belgique, nous ne disposons pas d'informations sur le port du casque et le type de lésions dont sont victimes les cyclistes accidentés. Dans les pays voisins, les chiffres varient d'une étude à l'autre en fonction des sources (rapports de police, données fournies par les hôpitaux...), mais il ressort généralement que les cyclistes ne sont proportionnellement pas plus victimes de blessures à la tête que les automobilistes ou les piétons. Si l'argument principal est de réduire le nombre de victimes, pourquoi viser spécifiquement les cyclistes ? Ne serait-il pas logique de conseiller aux piétons et aux automobilistes, bien plus nombreux que les cyclistes, de porter eux aussi un casque ?

En Australie, des chercheurs de l'université d'Adélaïde⁷ ont mis au point un bandeau de protection pour automobilistes permettant de réduire le

6/ Enquête nationale d'Insécurité routière, IBSR, 2013.

7/ Anderson, White & Mclean, Road Accident Research Unit, University of Adelaide, *The development of a protective headband for car occupants*, 2000.

8/ E. Sandblom, *Car Industry talks bike helmets, silent on car helmets*, 2012. www.ecoprofile.com.

nombre de traumatismes crâniens de 44% en cas d'accident et de faire épargner aux pouvoirs publics 380 millions de dollars par an. Une décision rationnelle pour le gouvernement australien aurait été d'imposer le casque aux conducteurs et occupants de voitures, ou tout le moins d'en faire la promotion... cela n'a pourtant pas été le cas (contrairement au casque cycliste).

Alors oui, la question se pose : pourquoi les cyclistes ?



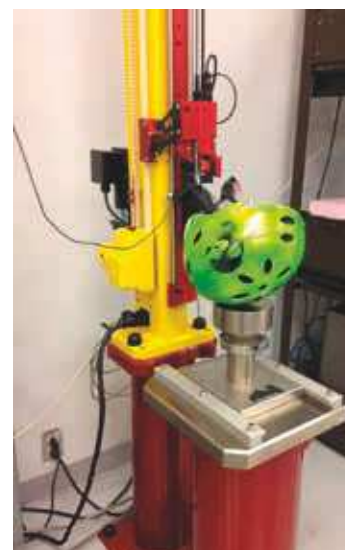
Distribution gratuite de casques à Londres par une compagnie d'assurance automobile.

À qui profite le crime ?

Il n'y a pas de meilleur défenseur de l'obligation du port du casque cycliste que... le lobby automobile ! Car l'industrie automobile s'intéresse de près aux cyclistes : Volvo, qui mène campagne aux Pays-Bas pour encourager le port du casque par les enfants. Fiat et son concours d'idées pour la conception d'un casque vélo. Toyota qui parraine la vente de casques à Vancouver. La Fédération Internationale de l'Automobile qui finance la campagne de l'OMS sur les casques vélo. *GEM Motoring Assist* qui, au Royaume-Uni, sponsorise financièrement un organisme de promotion du casque et milite pour qu'il devienne obligatoire. Et la liste continue...⁸

Cela pourrait passer pour un réel souci de sécurité routière... si ce n'est qu'aucune marque automobile n'a jamais financé la moindre publicité pour le casque automobile, qui permettrait pourtant de sauver de nombreuses vies. C'est en quelque sorte le tour de force du lobby automobile qui, à force de marketing, est parvenu à vendre la voiture comme un produit « sûr », en dépit des centaines de milliers de morts directes qu'elle provoque sur les routes chaque année... tout en déplaçant le danger sur le vélo et en entretenant cette image négative. ●

LA PROTECTION OFFERTE PAR LE CASQUE DOIT ÊTRE RELATIVISÉE : LES TESTS RÉALISÉS POUR SON HOMOLOGATION SIMULENT UN IMPACT DE 20 KM/H ENVIRON. AU-DELÀ, SON EFFICACITÉ N'EST PAS GARANTIE.





Chiffres : gare à l'intox !

Les chiffres permettent sans conteste d'objectiver la situation. De nombreuses données relatives à l'accidentologie cycliste sont d'ailleurs disponibles. Il faut toujours se montrer particulièrement vigilant, pas tant par rapport à ces chiffres que par rapport à l'utilisation qui en est faite et à la manière dont ils sont interprétés. Les données sont rarement utilisables de manière indépendante : il est généralement nécessaire de les croiser avec une série d'autres informations.

Ainsi, en Australie, une réduction sensible du nombre de cyclistes blessés à la tête a été enregistrée après que le casque ait été rendu obligatoire. On pourrait y voir un effet direct de la nouvelle loi. Pourtant, si l'on compare ces chiffres avec ceux des autres blessures, on s'aperçoit que les données suivent très exactement la même évolution, ce que l'obligation du port du casque ne peut à elle seule d'expliquer.

Autre exemple avec le *Bicycle Helmet Safety Institute* (USA), qui met à disposition du grand public une quantité impressionnante de chiffres. Notamment un tableau consignant, par année, le nombre de décès de cyclistes en fonction de leur utilisation ou non du casque. Pour 2012, par exemple, on dénombre un total de 730 décès : 64% des victimes ne portaient pas de casque, 17% portaient un casque, l'information manquant pour 19% des cas restants. Il est très tentant de déduire que les cyclistes portant un casque sont mieux protégés. Et pourtant, on ne peut absolument rien conclure de ces chiffres. Parmi ces victimes, quelle est la proportion de décès liés à un traumatisme crânien ? Et parmi eux, combien auraient pu être évités grâce au port du casque ? D'ailleurs, quelle proportion de la population cycliste utilise un casque ? (On pourrait imaginer – simple hypothèse – que 100% des cyclistes portant un casque sont décédés).



© TINEKE

Attention donc lorsqu'il est question de chiffres, quelle que soit la position défendue !

En guise de conclusion, probablement n'est-il pas inutile de le rappeler : le GRACQ n'est absolument pas opposé au casque, mais bien à ce qu'il devienne obligatoire. Le casque est de plus particulièrement recommandé pour certains publics :

- > **les enfants**, dont le sens de l'équilibre n'est pas encore optimal, de même que la perception de la vitesse. Ce n'est que vers dix ans qu'un enfant est capable de réagir de manière appropriée à certains dangers de la route.
- > **les personnes âgées**, dont l'équilibre est moindre.
- > **les cyclistes sportifs**, dont la pratique du vélo implique de plus grands risques.

La distinction entre « port du casque » et « casque obligatoire » et les enjeux derrière cette question sont bien souvent mal compris. Ce n'est donc pas un hasard si ce dossier épineux revient régulièrement sur la table, et dernièrement sur le bureau de notre ministre fédérale de la Mobilité, tout comme il avait atterri sur celui de son prédécesseur. Et le combat n'est jamais gagné, comme le démontre le cas de l'Espagne qui, après avoir rendu le casque obligatoire hors agglomération en 2004, a récemment décidé de l'imposer pour tous les cyclistes de moins de 16 ans. Bref, la vigilance reste de mise...



© Y. DE BONTÉ

DE NOMBREUX CHIFFRES SONT UTILISÉS À MAUVAIS ESCIENT, AFIN DE SOUTENIR L'UNE OU L'AUTRE THÈSE. IL EST DONC NÉCESSAIRE DE REDOUBLER DE PRUDENCE PAR RAPPORT À L'UTILISATION QUI EN EST FAITE.

Cycliste, mais pas sportif !

Un des problèmes majeurs dans les analyses des accidents cyclistes ou dans les données relatives aux blessures des cyclistes fournies par les hôpitaux est qu'elles ne font pas la distinction entre le cycliste « utilitaire » – qui se rend à son travail ou à la supérette du coin – et le cycliste sportif : l'amateur de rallye VTT ou le cyclo-sportif qui s'entraîne sur la route. Or il s'agit de deux choses très différentes : la pratique sportive, si elle implique généralement un équipement spécifique, induit également une prise de risque plus grande. Assimiler les déplacements utilitaires aux pratiques sportives revient à considérer un piéton au même titre qu'un marathonien, ou un automobiliste au même titre qu'un pilote de rallye. C'est une réalité qu'il ne faut pas perdre de vue lorsque l'on aborde la question de l'obligation du casque !



© A. BECERRA GENDE

Quel casque choisir ?

Vous optez pour le casque vélo ? Alors faites le bon choix ! Il en existe pour tous les goûts, même pour les plus coquet-te-s d'entre nous, mais il est impératif d'être attentifs-ives à certains éléments.

La sécurité

Veillez à ce que votre casque réponde aux normes de sécurité européennes. Il doit impérativement porter le label EN 1078 (ou EN 1080 pour les casques d'enfant). Différents modèles existent, en fonction de votre utilisation : en cas de pratique sportive à risque, optez de préférence pour un casque qui protège correctement toute la tête.

Le confort

Le critère du confort passe bien avant celui du design. Votre casque doit couvrir le front, le haut et l'arrière de la tête, et ne pas limiter votre champ de vision. Un casque léger et bien ventilé (pour autant que vous ne pratiquiez pas un sport extrême) sera également plus agréable, surtout si vous parcourez de grandes distances à vélo.

La taille

Essayez toujours un casque avant de l'acheter. Le casque doit être positionné de manière à être droit, et non penché vers l'avant ou l'arrière. Réglez les



sangles : le triangle formé par la jugulaire doit arriver juste en-dessous de l'oreille pour équilibrer le casque. Une fois sanglé, il doit être parfaitement ajusté à votre tour de tête (faites le test : lorsque vous secouez la tête, le casque ne doit pas bouger et ne pas vous gêner dans vos mouvements de tête). Si nécessaire, les mousses de protection peuvent être adaptées pour un meilleur ajustement.

Le prix

Le prix d'un casque varie très fortement : de 30 € à 200 € environ, en fonction du modèle, du poids ou du matériau utilisé. Un casque de bonne qualité conservera plus longtemps sa capacité à absorber les chocs et devra être changé moins fréquemment qu'un casque bas de gamme.

L'entretien

Tout comme vous entretenez votre vélo, il est recommandé d'entretenir votre casque. Pour ôter la transpiration, pensez parfois à le rincer à l'eau et laissez-le sécher à l'air libre. Il peut également être utile de remplacer les mousses à l'intérieur si elles sont trop usées.

Remplacer son casque

Vous devez impérativement remplacer votre casque après un choc, même s'il ne paraît pas endommagé : la structure peut être fragilisée, ou il peut être fissuré à certains endroits, ce qui le rend inefficace. Dès que vous observez des altérations sur votre casque (petites fissures, sangles défectueuses...), pensez à le remplacer, même si vous n'avez pas subi de choc. Enfin, un casque n'a pas une durée de vie illimitée : il faut donc le remplacer régulièrement. Il est généralement recommandé de changer de casque tous les cinq ans, mais certains casques bas de gamme (avec une coque en PVC) s'altèrent plus vite et doivent être remplacés plus rapidement.

F. CUIGNET

VOUS ROULEZ CASQUÉ-E ? ALORS ASSUREZ-VOUS, À CHAQUE FOIS QUE VOUS ENFOURCHEZ VOTRE MONTURE, QUE VOTRE CASQUE EST POSITIONNÉ CORRECTEMENT (BIEN DROIT SUR LA TÊTE) ET QUE LES SANGLES SONT BIEN AJUSTÉES.

Yakkay, l'antichoc chic

En matière de casque, il y en a pour tous les goûts ! Et pour celles et ceux qui veulent changer de casques au gré de leur humeur, il y a Yakkay. Cette marque de casque danoise propose depuis quelques années déjà un concept très sympa : un casque de base (qui se décline en 6 coloris), qu'il est possible de recouvrir d'une housse. Yakkay propose ainsi une panoplie de modèles, pour homme et pour femme, qui pourront habiller élégamment votre casque ! Au niveau des prix, comptez 69 € pour le casque de base, et entre 40 et 54 € pour une housse.

www.yakkay.com

