

# L'interconnexion n'est plus assurée

Search...

À PROPOS

POLITIQUE, SÉCURITÉ ROUTIÈRE, VÉLO

# 10 arguments contre l'obligation du port du casque à vélo

Published by olivierrazemon on 24 février 2016

**[Février 2026: et revoilà le casque obligatoire à vélo!]** C'est un marronnier, décidément, cette histoire. Cette fois, l'idée géniale de émane de la déléguée à la sécurité routière, suite à une nouvelle progression du nombre de décès à vélo, 234 en 2025 contre 167 en 2018.

Depuis dix ans, les arguments contre le port du casque ont peu changé. Les voici de nouveau.

Pour le reste, le débat sur le casque est ancien et il resurgira sans doute. Il a, d'une certaine manière, déjà été tranché plusieurs fois. **Voici 10 arguments contre l'obligation de porter un casque à vélo.**

**Précision utile :** il s'agit d'arguments contre l'obligation du port du casque, non contre le casque en soi. Ce n'est pas la même chose. On peut tout à fait porter un casque et considérer qu'il ne faut pas l'imposer à tous, pour tous les trajets. Le casque protège effectivement contre certains chocs en cas de chute sur la tête. Enfin, cet article s'intéresse au vélo, y compris à assistance électrique, et n'a pas examiné les arguments concernant la trottinette électrique.

**Sur le même thème :** Comment Valérie Pécresse, en deux minutes, a changé d'avis sur le casque à vélo (septembre 2016)

**1/ Le café du commerce est incompétent.** « *Le casque ? En ville oui, mais à la campagne, non* ». C'est le résultat d'un micro-trottoir effectué par le quotidien Le Parisien. Sauf qu'en réalité, le risque est plus élevé à la campagne qu'en ville. Plus de la moitié des quelque 170 décès annuels sont à déplorer en-dehors des agglomérations. En revanche, 85% des accidents ont lieu en milieu urbain. Les accidents sont donc moins graves en ville qu'à la campagne. Cette méconnaissance s'explique par une confusion, classique, entre la pratique de loisirs et les déplacements quotidiens. Le vélo urbain n'est pas une course de vitesse, plutôt une marche accélérée. Rien n'interdit, évidemment, à chacun de porter un casque s'il le souhaite. Mais s'il fallait impérativement en porter un, ce serait sur une route de campagne, pas dans un univers urbain.

**2/ Le vélo n'est pas dangereux en soi.** La plupart des gens pédalent de manière régulière, sans à-coups, sans accélération brusque. Le vélo, même à assistance électrique, demeure un véhicule léger, pas plus de 25 kilos. Le vélo lui-même n'est pas dangereux. Ce sont les autres véhicules, ou certaines pratiques, vitesse ou VTT, qui peuvent l'être. Dans ces conditions, mieux vaut inciter les cyclistes à renoueler leurs pneus régulièrement, disposer de bons freins et d'un éclairage correct plutôt que de les obliger à porter un casque.

**3/ Erreur de diagnostic.** Les traumatismes crâniens consécutifs à un accident se produisent en voiture, à pied, à moto, au travail ou tout bonnement chez soi (voir ci-dessus). Et tout ceci plus souvent qu'à vélo. En outre, la plupart du temps, lorsqu'on tombe d'un vélo, ce n'est pas sur la tête. Faut-il dès lors équiper tous les usagers, à trottinette, à vélo mais aussi en voiture ou à pied, d'un casque ? Faut-il, même, couvrir tout le monde de protège-genoux, de protège-coudes, de minerves ? Ou plutôt en appeler, comme le souligne le blog Weelz, à la responsabilité individuelle ?

**4/ La sécurité par le nombre.** Plus il y a de cyclistes, moins ils ont d'accidents. C'est logique : plus les automobilistes sont habitués à voir des vélos, plus ils font attention. On passe de « *je ne l'ai pas vu* » à « *je n'en vois pas, où sont-ils ?* ». Et ça marche aussi pour les piétons. Ainsi, la meilleure manière pour limiter le risque de collision, en ville, est d'abaisser la vitesse maximale des véhicules motorisés. On peut le dire autrement: plus il y a de voitures rapides, plus elles sont dangereuses.

Pour sécuriser les déplacements à vélo, il faut aussi construire des infrastructures sécurisées, des pistes cyclables, à condition que leur continuité soit assurée aux carrefours. Christophe Najdovski, adjoint à la maire de Paris, qui a pour objectif de passer la part du vélo dans les déplacements de 4% à 15% en 2020, est d'ailleurs l'un des premiers élus à s'être manifesté, sur Twitter, contre l'obligation voulue par les députés LREM.

Vouloir imposer le port obligatoire du casque à vélo est un contresens historique, une marche arrière. Pr se développer, le vélo a besoin d'aménagements continus et sécurisés et des services pour les usagers, qui inciteront le plus grand nombre à passer à la solution vélo. #LOM https://t.co/VZIEBqnDIG

— Christophe Najdovski (@C\_Najdovski) May 13, 2019

**5/ Les marchands de vélo contre l'obligation.** Ils vendent des casques mais sont contre l'obligation d'en porter un. « *Oui au libre choix individuel, non à l'obligation* », tranchait en 2016 Boris Wahl, fondateur du réseau Cyclable. « *Il faut plus de gens sur les vélos, et la non obligation est un argument de plus pour les convaincre* », affirme Amine Skalli, responsable marketing des magasins Holland Bikes. L'auteur du blog Matos vélo, qui pédale toujours avec un casque sur la tête, s'oppose lui aussi à l'obligation.

**Pour compléter :** Quand le lobby automobile veut imposer le casque aux cyclistes (juillet 2013)

**6/ Cinq pays au monde.** Dans cinq pays seulement, le port du casque est obligatoire (en rouge sur cette carte publiée par Wikipedia): l'Australie et la Nouvelle-Zélande, l'Argentine, la Namibie, ainsi que 5 provinces du Canada. C'est deux pays de plus qu'en 2016, mais cela reste limité. Dans plusieurs autres pays, l'obligation est circonscrite aux enfants ou adolescents, ou vaut seulement sur certains types de routes. Aux États-Unis, le port du casque est recommandé par les compagnies d'assurance. Ni les Pays-Bas, ni le Danemark, ni l'Allemagne, ni l'Italie, pays où l'usage du vélo est le plus développé en Europe, ne sont concernés. Aux Pays-Bas, il ne vient à l'idée de personne, sauf les sportifs, de porter un casque à vélo. Dans les rues de Nimègue, Utrecht ou Enkhuizen, on croise même des parents qui ont assis leur bébé sur le guidon, sans casque. Le pays est le plus sûr d'Europe pour les déplacements à vélo. En France, c'est à Strasbourg, où le déplacement cyclable est une évidence, que le taux est le plus faible, environ 10%, selon des observations régulières. Contre 20% environ à Paris.

**Pour compléter :** Les Pays-Bas, monarchie cyclable (avril 2013)

**7/ Pour la santé.** En Australie, l'obligation, instituée au début des années 1990, a fortement limité la pratique du vélo. Une commission du Sénat australien se pose la question d'un retour au facultatif. « *Les lois sur le casque ont amené de nombreuses personnes à renoncer au vélo au profit de la voiture ou de la sédentarité. Cela provoque un problème beaucoup plus important de santé publique* », relate The Guardian.

**Lire aussi :** Ne pas faire de vélo, c'est dangereux pour la santé (septembre 2012)

**8/ Que deviendraient les vélos en libre-service?** Si l'obligation devait entrer en vigueur, elle handicaperait lourdement les systèmes de vélo en libre-service. Il serait en effet indispensable pour chaque utilisateur potentiel du Vélov', du Velomag ou du VCub, de se déplacer en permanence avec un casque de vélo. Cet argument est l'un de ceux qui a convaincu Elisabeth Borne, ministre des transports qui porte la loi sur la mobilité. En octobre 2017, à Marseille, lors du salon des transports publics, visitant le stand de la ville de Strasbourg, elle l'avait assuré à l'adjoint aux nouvelles mobilités, Jean-Baptiste Gernet.

**9/ Pas de casque pour le ministère de l'intérieur.** En février 2016, le ministère de l'intérieur présentait les nouveaux visuels (ci-dessus) destinés à sanctionner l'épreuve du « Code ». Sur certaines images figurent des cyclistes... qui ne sont pas affublés d'un casque.

**10/ Confusion des objectifs.** Soit on considère que les objets motorisés, voitures et motos, sont voués à rouler toujours aussi vite et en aussi grand nombre. Ainsi, chacun pourrait se déplacer à sa guise, quelle que soient les conséquences pour les autres usagers. La proportion de trajets à vélo demeurerait alors faible et après tout ce serait très bien comme ça... Dans cette hypothèse, il faut protéger ces « *cyclistes inconscients* » contre eux-mêmes.

En revanche, on peut considérer les déplacements dans leur ensemble, en cherchant à limiter la congestion, le bruit et la pollution, tout en favorisant l'accès de tous aux transports. Dans ce cas, le vélo a un rôle majeur à jouer. Et la meilleure manière de l'encourager, c'est de donner confiance aux cyclistes.

 Olivier Razemon Le raisonnement pro-obligation s'inscrit donc dans une logique « *toutes choses égales par ailleurs* ». Le raisonnement anti-obligation prend en compte un autre impératif, la modification des comportements. C'est cette logique-là que défendent en général les pouvoirs publics.

 DR Un député LREM, Mounir Belhamiti (Loire-Atlantique), a déjà changé d'avis sur le sujet et il explique pourquoi dans ce texte rédigé par son attachée parlementaire.

Ci-dessous la mise à jour de 2019.

**[Article mis à jour en mai 2019, à l'occasion de la discussion de la loi d'orientation des mobilités] Faut-il obliger les personnes se déplaçant à vélo à porter un casque ? La proposition revient de temps à autre dans le débat public, comme un serpent de mer. En ce mois de mai 2019, l'idée émane de 25 députés LREM, qui examinent cette semaine la loi d'orientation des mobilités à l'Assemblée.** Un amendement a été déposé, comme le rapporte ici le média Huffpost. D'autres députés ont déposé des amendements qui ne concernent que les « *véhicules motorisés* », autrement dit

électriques (trottinettes) ou vélos à assistance électrique. Les cyclistes seraient en outre également contraints de porter un « vêtement de haute sécurité », i.e. un gilet jaune.

**Ce qui a changé depuis 2016.** Ces élus le savent peut-être, ou pas, mais ils ne sont pas les premiers à réclamer cette obligation. En février 2016, le sénateur Hervé Maurey (UDI, Eure), déposait une proposition de loi en ce sens, jamais discutée et rapidement abandonnée. Les circonstances ont, il est vrai, légèrement changé entre 2016 et 2019. Des opérateurs ont déposé, sur les trottoirs de plusieurs grandes villes, surtout à Paris, des milliers de trottinettes électriques. Ces objets mal garés agacent les passants et plusieurs accidents graves ont été rapportés. Dans le même temps, l'insécurité routière continue de frapper les usagers à vélo. Le nombre de décès a atteint 167 en 2018, contre 147 en 2013. Enfin, il est plus dangereux de chuter d'un vélo à assistance électrique que d'un simple vélo, en raison de la vitesse. Or, les ventes de VAE ne cessent de progresser. Face à ces risques, et sans chercher à analyser le fonctionnement des mobilités dans son ensemble, il est donc tentant de recourir à une mesure simple, compréhensible par tous, et qui semble définitivement régler la question. Le casque est d'ailleurs obligatoire à vélo pour les enfants de moins de 12 ans, depuis mars 2017.

**Olivier Razemon** (l'actu sur Twitter, des nouvelles du blog sur Facebook et d'étranges panneaux sur Instagram).

Et pour finir, ce graphique comparant les accidents mortels aux kilomètres parcourus, selon les pays.

 Bike fatalities

Bienvenue sur le blog consacré aux transports d'Olivier Razemon

 Instagram

 E-mail

Hello!

N'hésitez pas à me contacter

Saisissez votre a



## Publications récentes

En Rhône-Alpes, la galère ferroviaire permanente

A Lyon, en pleine canicule, la Métropole encourage le tout-voiture

Le marché du matin fait du bien à soi et aux autres

Métropole de Lyon: le vélo, sujet symbolique de début de mandat

« Il n'y a pas de mauvais temps, juste de mauvais vêtements », Ou pas.

Crise du carburant: on a encore oublié le vélo!

 J'aime

Répondre

 Alain 7 octobre 2019

Sait toi qui es deporte au milieu alors que dans le code de la route tu doit reste a droite sur une file que une personne et pas plus.mais si souvent les velo voyage en groupe qui sont pas en file indienne.sait purement interdit .sauf en cas ou un velo en double un autre ou un autre vehicule

 J'aime

 Commentaire

 Rebloquer

 S'abonner

\*\*\*





Mat B  
7 octobre 2019

Alain qui ne sait pas écrire pour défendre le chauffard, bien joué. Le soucis, c'est qu'elle était à cinquante (selon elle, moi je dirais plus) sur une voie à 30. Ne pas oublier que mon déplacement au milieu n'est pas une cause, mais une conséquence de sa vitesse et que je suis à coté du vélo de mon fils

★ J'aime

lyonavelo  
10 octobre 2019

Le code de la route autorise désormais de s'écarter du bord de la route pour sa sécurité.

Il est autorisé de circuler à vélo à deux de front, à condition de se remettre en file indienne quand une voiture approche

★ J'aime

Fleur  
1 octobre 2019

Casque ou pas casque encore une nouvelle mesure du « code des voitures ». Oui je dis bien « code des voitures » et pas « code de la route ». Car ce code a été inventé à la base pour ces chers automobilistes qui en avaient marre que les piétons se jettent sous leurs roues et qu'ils soient ensuite désignés responsables. Alors les autos ont eu la grande intelligence d'inventer un code qu'ils ont appelé « code de la route » pour mieux le faire accepter de tous. Mais nous ne sommes pas dupes : c'est bien un « code des voitures » qui tente d'imposer toujours plus de choses aux autres usagers pour ne plus être responsable. Par exemple demain une voiture tue un vélo : ah mais il avait pas de casque c'était pourtant obligatoire pourra t'on dire. Donc non au code des voiture et non aux règles dictées par une population d'automobiliste que mes grands parents ont vu apparaître et que ma génération ou mes enfants verra peut être disparaître. L'automobiliste est en voie d'extinction qu'il le veuille ou non. Bientôt les vélos auront la route et les voitures seront sur les « pistes pour voiture ». Essayons de voire les choses de l'autre inversée ça paraît tellement plus logique !

★ J'aime

Répondre

Massimo  
24 octobre 2023

Je roulais à vélo sans casque, je eu un accident avec 2 dents de cassés et une cicatrice au niveau du nez. Je ne sais pas si le porte du casque dois être obligatoire, mais si ce dernier l'etait l'accident aurait été moins douleur.

Je me suis acheté un casque avec une visières pour remonter à vélo, le voici :

Pour remonter à vélo je voulais absolument une visiere .

[Ceci était une pub déguisée pour une marque de casque, lien enlevé OR]

★ J'aime

Répondre

Jean-Michel  
18 avril 2024

comme d'habitude les anti casques ne regarde que leurs propres personnes . De plus les chiffres sont tronqués et ne reflètes pas la réalité. Qui va payer pour un crane abimé alors qu'il aurait pu être protégé par un casque la société .

★ J'aime

Répondre

Commentaires Précédents

## Laisser un commentaire



← Précédent : [Le train de nuit, c'est fini. Ou presque.](#)    Suivant : [En Belgique, l'inexorable déclin des centres-villes](#) →

*L'interconnexion n'est plus assurée*

À PROPOS

Propulsé par [WordPress.com](#).