



...la proposition de loi relative au

PORT DU CASQUE À VÉLO ET DANS LE CADRE D'AUTRES MOYENS DE TRANSPORT

Inscrite à l'ordre du jour réservé du groupe de l'Union Centriste, la proposition de loi présentée par François Bonneau et plusieurs de ses collègues tend à sanctionner d'une amende contraventionnelle la conduite sans casque d'un vélo ou d'un engin de déplacement personnel motorisé et à permettre l'immobilisation ainsi que la mise en fourrière du véhicule.

Soucieuse d'encourager le port du casque lors de l'usage d'un vélo ainsi que de tous les nouveaux modes de déplacement motorisés, la commission des lois partage l'objectif de renforcer la sécurité d'usagers de la route qui sont aujourd'hui parmi les plus vulnérables. Toutefois, l'obligation du port du casque ne relevant pas de la compétence du législateur, la commission des lois n'a pas adopté la proposition de loi. En conséquence, le débat sur cette importante question de sécurité routière aura lieu en séance publique sur la base du texte initial de la proposition de loi.

1. SI LE PORT DU CASQUE N'EST PAS À CE JOUR OBLIGATOIRE POUR TOUS LES UTILISATEURS DE VÉLO OU D'ENGIN DE DÉPLACEMENT PERSONNEL MOTORISÉ, DES TRAVAUX SCIENTIFIQUES ATTESTENT DE SON EFFICACITÉ

A. L'OBLIGATION DU PORT DU CASQUE N'EST PAS GÉNÉRALISÉE POUR LES CYCLISTES ET UTILISATEURS D'ENGINS DE DÉPLACEMENT PERSONNEL MOTORISÉS

En application de l'article R. 431-1-3 du code de la route, le port du casque est obligatoire à vélo depuis mars 2017 pour les seuls conducteur et passager de moins de douze ans, sous peine de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe, applicable aux personnes majeures accompagnant le mineur de douze ans. Par comparaison, le port du casque est imposé depuis 1980 à tous les usagers de motocyclette, tricycle ou quadricycle à moteur.

L'obligation du port du casque à vélo dans les pays étrangers

Peu de pays ont opté pour une obligation générale du port du casque à vélo. Au sein de l'Union européenne, seule la Finlande l'a mise en place. Dans le monde, on compte des pays comme l'Argentine, Singapour, l'Australie, le Canada et la Nouvelle-Zélande.

La majorité des pays ont choisi une approche plus ciblée. Ainsi, près de douze pays de l'Union européenne ont rendu le port du casque à vélo obligatoire pour les mineurs.

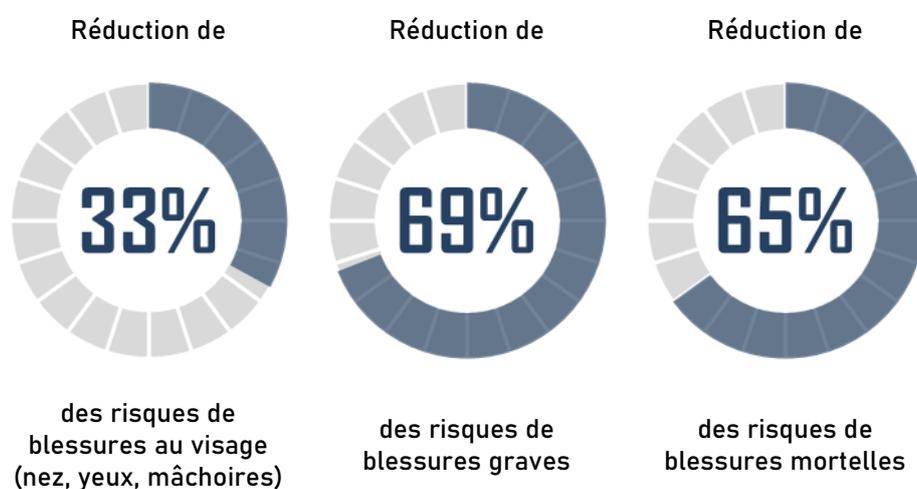
En outre, en application de l'article R. 412-43-1 du code de la route, le port du casque est obligatoire depuis octobre 2019 pour tous les utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisés ou EDPM (trottinettes électriques, *hoverboards*, gyropodes ou gyroroues) dans le seul cas où ils sont autorisés par l'autorité de police à circuler sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 80 km à l'heure. Le non-respect de cette obligation est sanctionné de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

B. DES TRAVAUX SCIENTIFIQUES ATTESTENT DE SON EFFICACITÉ EN CAS D'ACCIDENT, MAIS LE PORT DU CASQUE EST ENCORE MINORITAIRE ET PARFOIS CONTESTÉ

1. La recherche scientifique atteste de la protection du casque en cas d'accident pour les conducteurs de vélos ou d'EDPM

D'après la délégation à la sécurité routière, entendue par le rapporteur, « *il existe un consensus scientifique sur le fait que le casque est efficace s'il est bien conçu, adapté et bien porté. Il protège dans ce cadre de la fracture du crâne ou des traumatismes crâniens. Cependant, le cycliste doit rester prudent, car à plus forte vitesse (au-delà de 30 km/h) le casque ne protégera plus aussi efficacement* ». Le **professeur Philippe Azouvi**, chef du service de médecine physique et de réadaptation de l'hôpital Raymond Poincaré de Garches et professeur des universités à Paris-Saclay, **a plaidé lors de son audition pour le port du casque obligatoire pour les cyclistes et conducteurs d'EDPM**. Une **étude de l'Université d'Australie de 2016** incluant les résultats de 40 études internationales a conclu que le **port du casque à vélo était associé à une réduction de 51 % en moyenne des risques de blessures à la tête et au visage**.

Réduction des risques de blessures à la tête du cycliste avec le port du casque



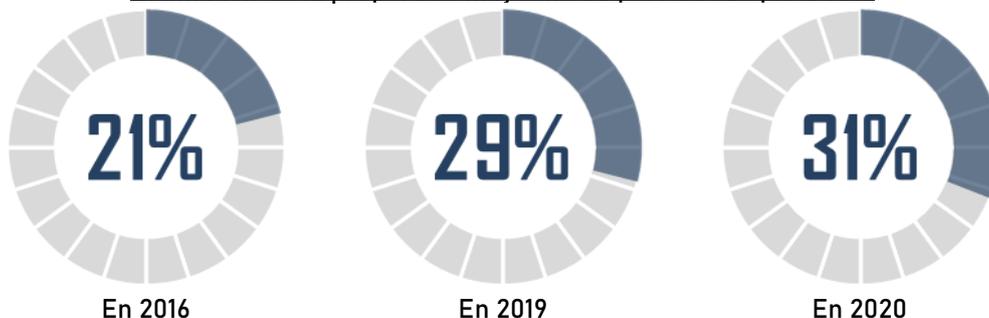
Rémy Willinger, professeur à l'Université de Strasbourg et spécialiste en biomécanique des chocs, a plaidé dans le même sens, s'appuyant sur les travaux du laboratoire ICube de cette université. **Philip Roche**, président de l'association nationale des utilisateurs de micro-mobilité électrique (ANUMME), a confirmé qu'un **grand nombre d'utilisateurs d'EDPM blessés l'étaient au niveau de la tête**, ce qui plaide selon lui pour l'obligation du port du casque.

2. Malgré une accidentologie non négligeable parmi les cyclistes et conducteurs d'EDPM, le port du casque demeure minoritaire

Selon le **bilan 2020** de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), **la mortalité cycliste est stable sur les trois dernières années** (178 tués dont la moitié étaient non casqués), malgré une hausse des déplacements de 10 %. Elle a toutefois **augmenté de 21,1 % depuis 2010**. Le **nombre de blessés en vélo (4 594 en 2020) est probablement sous-évalué** puisqu'il n'y a pas forcément intervention des forces de l'ordre ni prise en charge par un assureur. Le **nombre de blessés en EDPM a augmenté de plus de 40 % en un an** (774 blessés en 2020 pour 554 en 2019), alors que le nombre de tués a baissé de 10 à 7, dont 3 ne portaient pas de casque. 62 % des blessés ne portaient pas de casque.

Si le port du casque à vélo progresse, s'établissant à 31 % en 2020, en augmentation de dix points depuis 2016, **il demeure minoritaire** (ONISR). La **Fédération française de l'assurance estime**, dans une étude de 2020 menée avec les professionnels de la micro-mobilité, à **86 % la proportion d'utilisateurs d'EDPM propriétaires portant un casque**, alors qu'ils ne seraient que **9 % pour l'EDPM en libre-service**.

Estimation de la proportion moyenne du port du casque à vélo



3. L'obligation du port du casque ne fait pas consensus, en particulier pour les cyclistes

La **Fédération des usagers de la bicyclette (FUB)**, entendue par le rapporteur, a fait valoir son **opposition au caractère obligatoire du port du casque**. Elle **craind notamment qu'une telle mesure ne décourage la pratique du vélo, dont les bénéfices en termes de santé publique sont connus**. Si un effet « désincitatif » ne peut être exclu, en particulier chez les plus jeunes, il est toutefois difficile de l'affirmer définitivement, compte tenu des limites méthodologiques des évaluations sur le sujet. Telles sont les **conclusions de l'avis de l'Institut national de santé publique du Québec publié en 2018**, qui fait référence sur le sujet.

2. LA PROPOSITION DE LOI : IMPOSER LE PORT DU CASQUE POUR LES CYCLISTES ET UTILISATEURS DE NOUVEAUX MOYENS DE MICRO-MOBILITÉ

La proposition de loi tend tout d'abord à **étendre la possibilité d'immobiliser ou de mettre en fourrière un véhicule qui existe aujourd'hui à l'article L. 431-1 du code de la route pour les conducteurs de deux-roues à moteur en cas de défaut de port du casque ou de gants moto, aux vélos – dont ceux à assistance électrique – et engins de déplacement personnel motorisés**. L'immobilisation et la mise en fourrière seraient également rendues **possibles en cas de défaut du port des autres équipements obligatoires** destinés à la sécurité du conducteur : **gilet réfléchissant** hors agglomération pour les cyclistes et conducteurs d'EDPM ; **éclairage complémentaire** pour les EDPM. La proposition de loi tend ensuite à **ajouter un nouvel article L. 431-2 pour sanctionner la conduite sans casque de tout véhicule mentionné à l'article L. 431-1, par l'amende applicable à la conduite sans casque d'un deux-roues à moteur**. Celle-ci figure dans le droit positif à l'article R. 431-1 du même code et s'appliquerait tant au conducteur qu'à son passager, « *sauf disposition expresse prévoyant une peine d'amende inférieure* ».

3. BIEN QUE PARTAGEANT L'OBJECTIF DE RENFORCER LA SÉCURITÉ D'USAGERS VULNÉRABLES DE LA ROUTE, LA COMMISSION N'A PU ADOPTER UN TEXTE RELEVANT DE LA RESPONSABILITÉ DU GOUVERNEMENT

A. L'OBLIGATION DU PORT DU CASQUE : UNE MESURE RÉGLEMENTAIRE QUI NE RELÈVE PAS DE LA COMPÉTENCE DU LÉGISLATEUR

L'**obligation du port du casque** est une **disposition de nature réglementaire** tout comme les **peines applicables aux infractions contraventionnelles**. **Soucieuse du respect de la Constitution, la commission n'a pu se montrer favorable à leur adoption**. De surcroît, la **possibilité d'immobiliser ou de mettre en fourrière un vélo ou un EDPM a été jugée disproportionnée par la commission**. Elle poserait en outre des **difficultés pratiques**. L'immobilisation des motos ou voitures est rendue possible par le retrait de la carte grise, qui n'existe pas pour les vélos ou EDPM. La **mise en œuvre par les forces de l'ordre paraît donc trop complexe et coûteuse** (notamment pour la mise en fourrière), d'autant plus

qu'elle s'appliquerait dès le 1^{er} mars 2022 ; date d'entrée en vigueur qui apparaît particulièrement rapprochée pour une application effective.

B. UN DÉBAT LÉGITIME SUR LE RENFORCEMENT DE LA PROTECTION DES USAGERS DE LA ROUTE PARMIS LES PLUS VULNÉRABLES

La commission a toutefois estimé que la proposition de loi soulevait un débat important et légitime de sécurité routière et de santé publique. Les nombreuses études scientifiques sur le sujet attestent de la protection qu'offre le port du casque en cas d'accident à vélo ou sur un EDPM : il est donc crucial de l'encourager fortement.



Elle a souhaité inviter le Gouvernement à envisager de rendre obligatoire le port du casque au moins pour les EDPM. S'agissant du vélo, la situation est plus complexe : le rapporteur estime qu'il faut trouver un équilibre entre volontarisme et prudence, compte tenu de l'intérêt du port du casque d'une part, et du risque de décourager la pratique d'autre part.

Ces mesures pourraient aussi s'accompagner d'une nouvelle campagne de communication sur les dangers du non-port du casque, ainsi que d'autres mesures comme la poursuite de la sécurisation des infrastructures pour renforcer l'effet « sécurité par le nombre » ; ou le développement d'innovations pour rendre le transport du casque moins contraignant, et permettre sa mise à disposition dans les flottes de véhicules partagés.

Réunie le mercredi 5 janvier 2022, la commission n'a pas adopté la proposition de loi.

En conséquence, en application du premier alinéa de l'article 42 de la Constitution, la discussion portera sur le texte initial de la proposition de loi, lors de son examen en séance publique prévu le 13 janvier 2022.

POUR EN SAVOIR +

- La sécurité routière en France, Bilan de l'accidentalité de l'année 2020, Observatoire national interministériel de la sécurité routière, septembre 2021 (<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-l-insecurite-routiere/bilans-annuels-de-la-securite-routiere/bilan-2020-de-la-securite-routiere>)
- Observatoire des comportements, Résultats de l'année 2020, Observatoire national interministériel de la sécurité routière, septembre 2021 (https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2021-11/Obs_comportements_2020_VF2.pdf)



François-Noël Buffet

Président de la commission

Sénateur
(Les Républicains)
du Rhône



Jérôme Durain

Rapporteur

Sénateur
(Socialiste, Écologiste
et Républicain)
de la Saône-et-Loire

Commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale

<http://www.senat.fr/commission/loi/index.html>

Téléphone : 01.42.34.23.37

Consulter le dossier législatif :

<https://www.senat.fr/dossier-legislatif/ppl20-761.html>