

Le casque obligatoire pour les moins de 12 ans

Une mesure annoncée le 2 octobre dernier à la suite du conseil interministériel de la sécurité routière

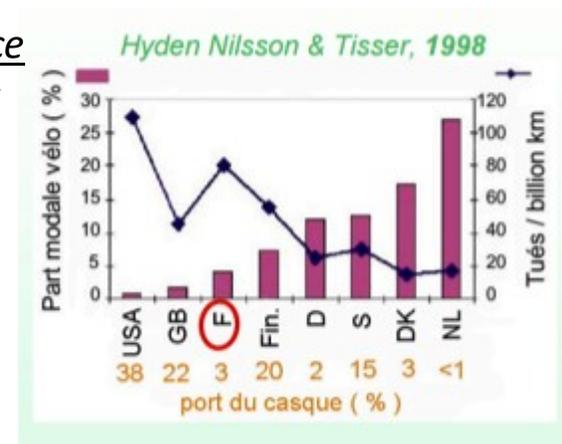


Nord – Pas de Calais

www.droitauvelo.org

L'obligation du casque fait diminuer la pratique du vélo sans faire baisser le taux de victimes.

- *En Australie et en Nouvelle-Zélande, le casque a été rendu obligatoire en 1994. La pratique du vélo a diminué de 30% en quelques mois. La baisse a même atteint 90% pour les filles de 10 à 16 ans. Source : <http://cyclehelmets.org> > Australia and New Zealand > Head injuries*
- *En Alberta (Canada), l'obligation du casque a fait chuter de 59% le nombre de cyclistes de moins de 13 ans. Source : <http://cyclehelmets.org/1250.html>*
- *En Suède, le casque est obligatoire pour les moins de 15 ans depuis 2005. L'évolution du nombre de victimes des moins de 15 ans n'est pas différente du reste de la population. (Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet).*
- *Même constat en Australie, en Nouvelle-Zélande et au Canada. (<http://www.vehicularcyclist.com/fatals.html>) . L'efficacité du casque n'est donc pas démontrée.*
- *En comparant 7 pays européens + USA, on constate que la fréquence des accidents mortels n'est pas liée au port du casque mais à la part du vélo dans les déplacements (cf. graphique ci-dessus). Moins il y a de vélos, plus le risque augmente.*
- *Les Pays Bas et Danemark sont les Pays où le port du casque est le moins répandu (5% des cyclistes) et qui enregistrent le plus faible taux de tués par milliards de kilomètres parcourus en vélo.*



Les cyclistes moins touchés à la tête que les automobilistes



- La part des blessés touchés au crâne est de 26% pour les piétons, 24% pour les automobilistes et 17% pour les cyclistes (Source : ONISR 2005 sur 8000 victimes).
- 16 cyclistes de moins de 15 ans ont été tués en 2014. Source : www.preventionroutiere.asso.fr/
- En région lyonnaise, entre 1996 et 2006, le nombre d'accident de vélo est stable alors que la pratique du vélo a doublé. C'est l'effet sécurité par le nombre mis en évidence (Source : accidentalité à vélo IFFSTAR 2012)



Les dossiers de la Fubicy sur le casque sont bien documentés et très instructifs : <http://www.fubicy.org/spip.php?rubrique41>

Nord – Pas de Calais

www.droitauvelo.org

Le risque c'est de ne pas faire d'exercice



- *En France la sédentarité est le 4^{ème} facteur de mortalité (après tabagisme, hypertension et le diabète). Source : Fédération Française de Cardiologie*
- *L'OMS prévoit une forte augmentation de l'obésité en Europe d'ici 15 ans. La prévision est de 48% d'obèses en Irlande etc... Du fait de la pratique massive du vélo, Les Pays-Bas sont à contre-courant et l'obésité devrait ne concerner que 8% de la population en 2030.*
- *Selon l'ENNS 49% des Français sont déjà en surcharge pondérale et 17% en situation d'obésité*
- *Le coût de la sédentarité est estimé de 800 à 900 € par an et par personne.*
- *Il suffit que l'obligation de porter le casque dissuade 1 cycliste sur 4000 pour que le bilan financier devienne négatif. (Analyse coût/bénéfice pour la collectivité sur les dépenses de santé)*

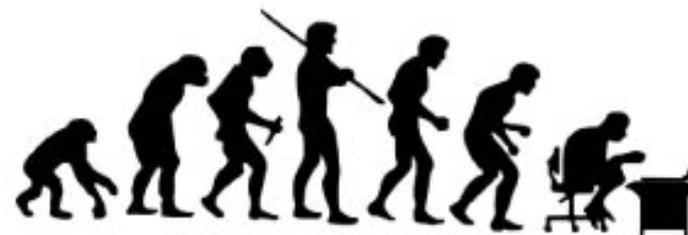
Les dossiers de la Fubicy sur le casque sont bien documentés et très instructifs : <http://www.fubicy.org/spip.php?rubrique41>



La sédentarité : ses conséquences sur la santé publique.

- Physiologiques

- Surpoids
- Diabète de type 2
- Maladies cardiovasculaires
- Cancer du colon, ostéoporose, etc...



- Mentales

- Manque d'autonomie
- Peur du monde extérieur
- Manque de confiance en soi



- Selon l'OMS les enfants de 5 à 17 ans doivent faire plus 60 min par jour d'activité modérée à soutenue
- Parmi les causes de la sédentarité l'OMS pointe l'urbanisation et le changement des modes de transports





Le vélo développe dès l'enfance :



L'envie de Grandir



L'autonomie



L'équilibre



La confiance en soi



L'envie de jouer



Nord – Pas de Calais

www.droitauvelo.org

La route de la sédentarité dans la société urbaine passe par l'obligation du casque



La voiture devient indispensable

Pas d'aménagements sérieux pour le vélo.

Les familles habitent en périphérie

Toujours plus de voitures et moins de vélos

Casque Obligatoire

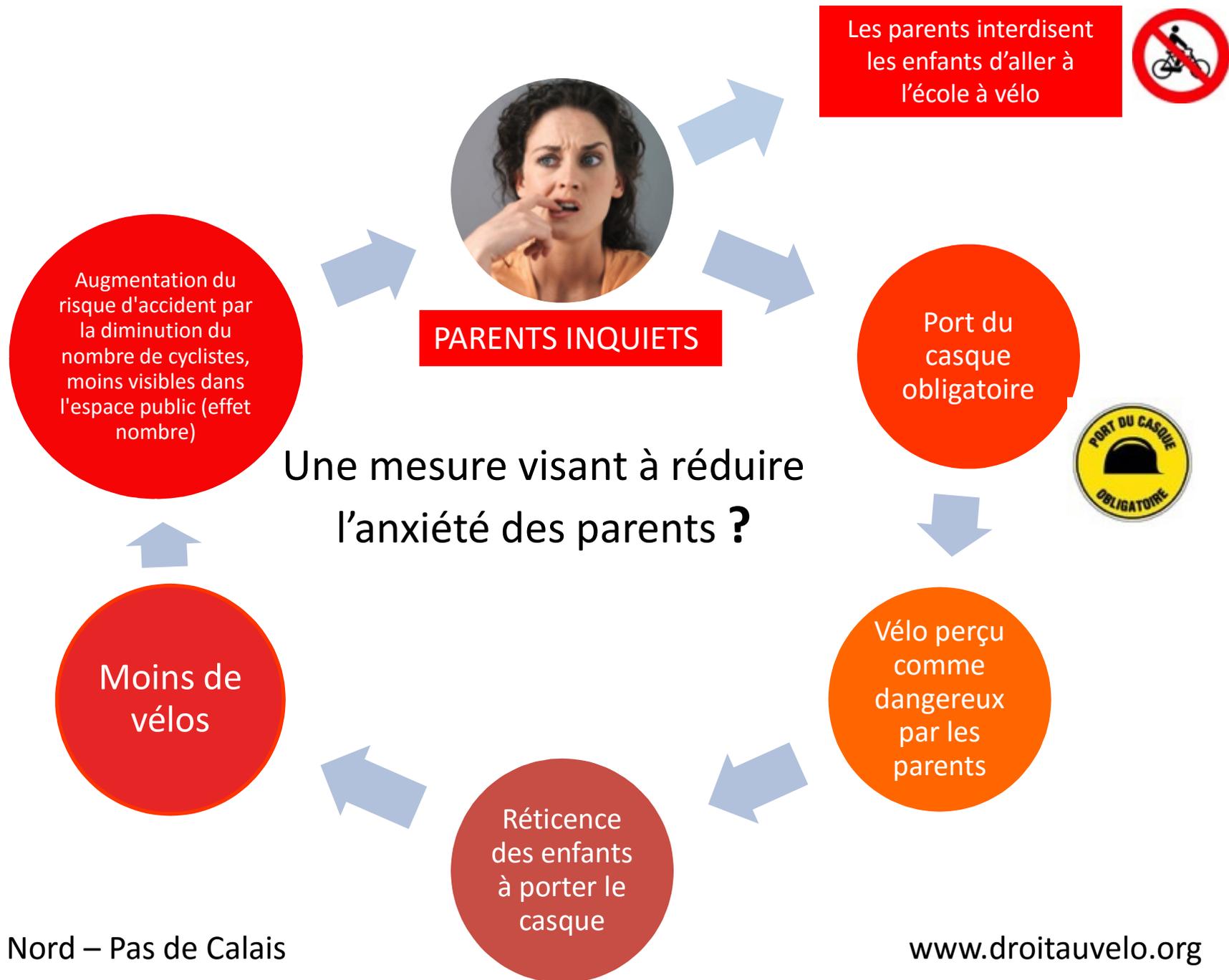
La ville est hostile aux enfants

Le vélo perçu comme dangereux



Nord – Pas de Calais

www.droitauvelo.org



Les pays prenant en compte de façon sérieuse le vélo ne se posent pas la question de l'obligation du casque : Pays-Bas , Danemark.



Le vélo pris en compte dans les aménagements



La ville est apaisée et vivable

Le vélo ne paraît pas dangereux



La part du vélo et des modes doux se développent

Le vélo fait partie de la vie



Ne pas confondre :

LE DEPLACEMENT UTILITAIRE



- Vélo de ville
- Vitesse = 10 – 15 km/h
- Position assez droite
- Tenue standard
- Vélo équipé (béquille, porte-bagage, éclairage, garde boue etc....)
- Utilisation fréquente

&

LA PRATIQUE SPORTIVE



- VTT ou vélo de course
- Vitesse = 20 – 25 km/h
- Position aérodynamique
- Tenue adaptée
- Vélo avec peu d'équipement
- Utilisation épisodique.

Le port du casque pousse les enfants vers des pratiques sportives dès leur plus jeune âge

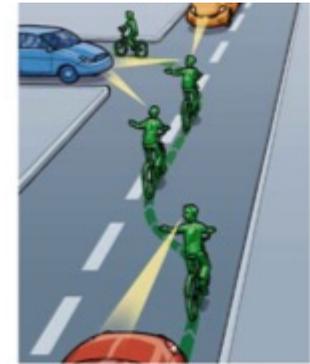


Nord – Pas de Calais

www.droitauvelo.org



conclusion



- L'obligation du port du casque pour les cyclistes est une mesure illusoire qui n'a pas démontré son efficacité dans les pays qui l'ont mis en place
- En faisant baisser la pratique du vélo chez les jeunes, cette mesure va diminuer l'effet « sécurité par le nombre » et les cyclistes restants seront plus exposés.
- Le gain en vies humaines sera inférieur à la mortalité comme conséquence de la sédentarité.
- Pour réduire les accidents des jeunes cyclistes, il y a des solutions beaucoup plus efficaces : *généralisation du 30 km/h en ville (le 50 km/h devenant une exception), traitement des situations dangereuses, lutte contre le stationnement gênant et dangereux sur aménagement cyclable...*



Demain ces enfants seront-ils en infraction avec la loi ?



Nord – Pas de Calais

www.droitauvelo.org