

Une loi pour imposer le port du casque à vélo, est-ce bien nécessaire?

Il a fallu légiférer pour imposer la ceinture de sécurité dans les voitures, et cela s'est avéré utile. Doit-on, sur la lancée de ces résultats, obliger les cyclistes à porter un casque.

On peut certes évoquer les quelques 200 cyclistes qui meurent chaque année dans un accident, et parmi ceux-ci la quarantaine dont on peut dire avec certitude qu'ils ne seraient pas morts s'ils avaient eu un casque. Par contre, il est plus difficile d'affirmer que parmi les accidentés qui avaient un casque combien seraient morts s'ils ne l'avaient pas eu.

Il est encore plus difficile de prévoir l'effet de l'obligation du port du casque.

L'effet principal devrait être une forte diminution du nombre de cyclistes en ville : mieux vaut la ville en voiture plutôt que casqué sur un vélo. Le vélo urbain est synonyme de calme et liberté de mouvement. Le casque est synonyme de violence et d'enfermement.

Moins de vélos, moins d'accidents, moins de morts statistiques. Mais les statistiques seront incomplètes : moins de vélos, c'est aussi plus de voitures, plus de pollution, plus de stress général, plus d'accidents d'un autre ordre, plus d'accidents cardio-vasculaires (car la pratique fréquente du vélo est aussi un facteur de santé). Plus de vélos, c'est aussi plus de gens en bonne santé, un cadre de vie plus vivant, moins de voitures, moins de stationnements, plus de respect des cyclistes qui représentent globalement une force avec laquelle l'automobiliste doit compter. Dans les villes où le vélo est majoritaire, le comportement au volant est plus prudent et le cycliste plus respectueux du code de la route !

Le port du casque peut donner une fausse impression de sécurité. Il peut enfermer le cycliste dans l'idée que le partage de la rue ou la route est plus en sa faveur et qu'il peut donc utiliser l'espace plus librement.

A voir les cyclistes à Amsterdam ou Groningen et bien d'autres villes encore, où les cyclistes sont en masse et sans casque, on peut douter de l'utilité de celui-ci. Les cyclistes néerlandais ne sont pas plus suicidaires pour autant.

Le casque est un objet encombrant et disgracieux. Son obligation sera sans doute vécu comme une raison suffisante pour se déplacer en voiture plutôt qu'en vélo. A l'heure des économies d'énergie et de pollution, un vélo en moins sera une voiture en plus.

Les cyclistes feront grise mine sous leur casque. Alors que d'autres se réjouiront sans doute. Les assureurs pourront refuser de prendre en compte les cyclistes accidentés sans casque, les policiers pourront afficher leur zèle pour les contraventions.

Ce sera vraiment là une loi des forts contre les faibles.

Le port du casque se répand de façon naturelle. Les cyclistes adultes prennent d'eux-mêmes conscience que la pratique du vélo requière de la

prudence. Ne serait-il pas plus positif de développer le sens de la responsabilité et de la prudence routière chez les jeunes? Ne serait-il pas plus positif d'agir vis à vis des automobilistes pour un meilleur respect des vélos et des piétons, en ville et sur les petites routes? Ne serait-il pas plus positif d'inciter les élus à adapter la ville et la campagne au vélo?

Espérons que nos députés ne tomberont pas dans ce piège technocratique autant que piège démocratique.

Derrière l'obligation, il y a la sanction. On voit déjà des policiers zélés dresser des contraventions pour la circulation en vélo dans les zones piétonnes. On peut penser que le même zèle sera appliqué vis à vis de tous ces cyclistes qui calment la ville. En obligeant légalement le port du casque, on se trompe de combat.

Notons que 50% des blessures graves à la tête se produisent à l'intérieur de l'automobile. Faut-il pour autant obliger un casque pour tous les passagers ??

Trottinette

La trottinette électrique est un engin extraordinaire, une prothèse comme le téléphone en est une autre. Rouler à 25 km/h sur les trottoirs est un sans-gêne irresponsable. Néanmoins, un trottineur circulant au pas (moins de 7km/h), avec priorité absolue au piéton que l'on dépasse doucement, est tolérable. Un mauvais comportement sur un trottoir est facilement sanctionnable. Il y a urgence à éduquer les trottineurs.

A 25 km/h, la place de la trottinette est sur la chaussée. En ville, les zones 30 s'étendent, les axes limités à 50km/h sont hachés de feux tricolores. La cohabitation est possible, comme avec les vélos. Cependant, on pourrait inciter les cyclistes et les trottineurs à se rendre visibles, en particulier avant, pendant et après la nuit.