

LÉGIFÉRER EN VOL À VUE

*L'obligation du casque à vélo :
contre-expertise transpartisane*

Bruno DE SAN NICOLAS
L'Atelier de BDSN · Août 2026

Essai construit sur les méta-analyses à comité de lecture et les données des instituts publics de sécurité routière (ONISR, SWOV, TØI, BAST), en écartant explicitement les sources militantes des deux camps. Chaque affirmation y est rattachée à son niveau de preuve : établi, disputé, ou non transférable. Le tableau de bord final en dresse l'inventaire.

I. Un pays qui veut une loi

Le casque à vélo est un excellent équipement et un médiocre totem législatif.

Avant même de trancher, la France s'apprête à légiférer sur un risque dont elle ne mesure pas la variable centrale : personne, pas même l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, ne connaît le taux de port du casque hors agglomération, là où l'on meurt le plus. Légiférer sans instruments, un pilote appelle ça du vol à vue dans la couche. On en sort rarement grandi, parfois pas du tout.

Posons le décor. Une proposition de loi généralisant l'obligation du casque, déposée en septembre 2025, sommeille en commission. En juin 2026, la ministre déléguée Marie-Pierre Vedrenne a demandé à la délégation à la sécurité routière d'étudier une obligation générale, en toutes circonstances, sur tout le territoire, vélos et trottinettes confondus ; l'annonce publique, relayée par la presse spécialisée, date de début août 2026. Le calendrier est donc politique avant d'être scientifique, et il s'appuie sur trois carburants : un bilan de mortalité en hausse (235 cyclistes tués en 2025 selon le bilan définitif de l'ONISR, onze de plus qu'en 2024 ; le bilan provisoire de janvier disait 234, la consolidation a ajouté une vie, et ce simple glissement dit déjà le soin qu'exigent ces données), un patchwork d'arrêtés locaux devenu illisible, et un sondage IFOP donnant 84 % de Français favorables à l'obligation.

Ce sondage mérite qu'on s'y arrête, car il est le vrai moteur de l'affaire. 84 % d'adhésion, c'est un plébiscite. Mais un plébiscite de qui ? L'enquête ne distingue pas les pratiquants réguliers des Français qui n'ont pas touché un guidon depuis le certificat d'études : nous voilà donc devant une adhésion écrasante dont nul ne sait quelle part pratique réellement, face au rejet à peu près unanime des organisations de cyclistes, la Fédération française des usagers de la bicyclette en tête. Une mesure plébiscitée par une opinion largement extérieure à la pratique, et rejetée par ceux qui la subiront : ce n'est pas une anomalie française, c'est la configuration classique des politiques de sécurité imposées de l'extérieur à une pratique qu'on ne partage pas. Elle devrait allumer un premier voyant.

Précision d'hygiène intellectuelle, puisque cet essai en fera sa méthode : le commanditaire de ce sondage est un média vélo, et ses résultats mesurent une adhésion de principe, pas un comportement. Je l'utilise comme indicateur de climat, pas comme preuve.

II. Les deux questions que tout le monde confond

Le débat public repose sur un syllogisme d'une simplicité désarmante : le casque protège, donc il faut l'imposer. C'est ce raisonnement qu'il faut désarmer d'abord, non parce qu'il serait stupide, mais parce qu'il fusionne deux questions que la science traite séparément et auxquelles elle apporte des réponses de solidité très différente.

Question 1 : le casque protège-t-il l'individu en cas de choc ? Réponse : oui, c'est établi. Nous verrons les chiffres, leurs corrections successives et leurs limites physiques, mais le consensus scientifique international est réel, et je le dis d'emblée à

ceux qui espéraient trouver ici un réquisitoire anti-casque : ils peuvent refermer ce document.

Question 2 : une loi d'obligation améliore-t-elle la santé publique d'un pays ?

Réponse : ça dépend du pays, et personne ne l'a mesuré pour la France. Une loi n'agit pas sur un crâne, elle agit sur une population : elle modifie qui roule, combien, où, et avec quels bénéfices sanitaires collatéraux. Le bilan net d'une obligation dépend d'un arbitrage entre traumatismes évités et activité physique perdue, et ce bilan change de signe selon le contexte national. Je le dis tout aussi nettement à ceux qui espéraient un plaidoyer pour l'obligation : la réponse à la question 1 ne leur donne pas la réponse à la question 2.

Une image pour fixer la distinction. Le gilet pare-balles est remarquablement efficace contre les balles ; personne ne propose de le rendre obligatoire pour marcher en ville. Non parce qu'il ne protège pas, mais parce qu'une politique publique ne se déduit pas de l'efficacité d'un équipement : elle se déduit du rapport entre le risque réel, le coût de la contrainte et ses effets de bord. L'efficacité de l'objet est une donnée d'entrée du raisonnement, pas sa conclusion.

Et puisque l'objection arrive d'elle-même, traitons-la tout de suite : la ceinture de sécurité. « On a bien imposé la ceinture, et personne ne le regrette. » Exact. Mais la ceinture n'a pas d'équation sanitaire cachée. Conduire n'est pas une activité physique dont il faudrait préserver les bénéfices : personne n'a jamais renoncé à conduire à cause de la ceinture, et si cela était arrivé, la santé publique y aurait plutôt gagné. La contrainte marginale est nulle : le conducteur est déjà assis, il boucle. Le bilan net d'une obligation ceinture ne peut donc mathématiquement pas être négatif. Le casque, lui, s'impose à une activité qui produit de la santé, et dont chaque renoncement coûte. La ceinture et le casque partagent une physique ; ils ne partagent pas une économie. Voilà pourquoi l'une s'est imposée sans controverse scientifique durable, et pourquoi l'autre en nourrit une depuis trente-cinq ans.

Tout ce qui suit est organisé par ce partage. Chaque chiffre de cet essai sera rattaché à l'une des deux questions, avec son niveau de preuve : établi, disputé, ou non transférable d'un pays à l'autre ; le tableau de bord final en dressera l'inventaire. Et chaque fois qu'une donnée aura une origine militante, elle sera signalée comme telle, qu'elle arrange les pro ou les anti. Le lecteur est prévenu : les deux camps trouveront ici de quoi être contrariés. C'est même à cela qu'on reconnaît qu'un travail est honnête sur ce sujet, car ce champ de recherche est l'un des plus lobbyisés de la sécurité routière, des deux côtés.

III. Question 1 : oui, le casque protège. Et la science qui se corrige est une science qui marche

Commençons par contrarier les anti.

Les deux méta-analyses de référence, publiées à cinq ans d'intervalle par des équipes indépendantes, convergent. Olivier et Creighton (*International Journal of Epidemiology*, 2017), sur 40 études et plus de 64 000 cyclistes blessés, mesurent une

réduction de 51 % des traumatismes crâniens en cas de choc, de 69 % des traumatismes graves et de 65 % des traumatismes mortels. Høye (*Accident Analysis & Prevention*, 2018, institut norvégien TØI), sur 55 études, aboutit à des ordres de grandeur cohérents : moins 48 % de blessures à la tête, moins 60 % de blessures graves, moins 34 % sur le total des cyclistes tués ou gravement blessés. Deux équipes, deux méthodes, deux continents, même verdict. En science, on appelle cela un consensus, et il est inutile de finasser : à l'échelle de l'individu qui chute, le casque fonctionne.

Ce consensus est d'autant plus solide qu'il a survécu à ses propres excès. Car les défenseurs du casque ont longtemps brandi un chiffre mirifique : 85 % de réduction des traumatismes crâniens, issu d'une étude cas-témoins de 1989 (Thompson, Rivara et Thompson, Seattle). Ce chiffre a fait le tour du monde, orné les campagnes officielles américaines, avant que la mécanique de vérification scientifique ne le rattrape. Rune Elvik, chercheur norvégien au TØI et l'un des méthodologistes les plus respectés de la sécurité routière, a démontré en 2011 puis 2013 que les méta-analyses de première génération souffraient d'un biais de publication (les études aux résultats spectaculaires sont plus publiées que les autres) et releva un détail piquant : les auteurs de la revue Cochrane de référence avaient co-signé quatre des sept études qu'ils synthétisaient. Juges et parties. Après correction, Elvik aboutit à environ 50 % de réduction. Les agences américaines ont fini par retirer le chiffre de 85 % de leurs sites.

Que faut-il en conclure ? Exactement l'inverse de ce qu'en tirent les militants anti-casque, qui voient dans cet épisode la preuve que « la science du casque est truquée ». C'est une lecture d'enfant. Un champ qui détecte ses propres biais, dégonfle ses propres chiffres et converge vers une estimation robuste (division par deux du risque, ce qui reste considérable) est un champ qui fonctionne. La surpromesse des 85 % a été corrigée par la discipline elle-même, pas par ses adversaires. Retenez la version corrigée, et retenez aussi la leçon : dans ce dossier, tout chiffre spectaculaire mérite qu'on demande son extrait de naissance.

Deux limites, maintenant, intégrées ici et pas en note de bas de page, parce qu'elles bornent honnêtement ce que le casque peut faire.

La première est physique. L'étude biomécanique TEVU (laboratoire ICube, Université de Strasbourg, conduite sous l'égide de l'ONISR), présentée par le professeur Rémy Willinger, montre qu'à 45 km/h de vitesse d'impact le casque divise encore par trois le risque de fracture crânienne ; au-delà, sa protection s'effondre rapidement, car il n'est ni conçu ni normé pour ces énergies : la norme EN 1078 homologue les casques sur des chutes, pas sur des collisions routières à haute cinétique. Gardons ce point en mémoire : il reviendra hanter le débat au moment de parler du hors agglomération, précisément là où la mortalité française augmente.

La seconde est statistique, et bien de chez nous. Une exploitation des données d'accidents 2016-2019 (fichiers BAAC) a mis en évidence un paradoxe : rapportés au temps de déplacement, les cyclistes casqués sont surreprésentés parmi les tués en agglomération. Les anti-obligation en ont fait des gorges chaudes : « le casque tue ».

Lecture, là encore, d'enfant, et les auteurs de l'étude eux-mêmes l'écartent : compte tenu de l'efficacité établie du casque en cas de choc, cette surreprésentation signale simplement que le port du casque est corrélé à des profils plus accidentogènes, le cycliste sportif rapide et le débutant anxieux en tête. C'est un biais de confusion de manuel. Mais il enseigne quelque chose de précieux : les statistiques brutes de mortalité par port de casque ne prouvent rien, dans un sens comme dans l'autre. Ceux qui les brandissent, d'où qu'ils viennent, vous renseignent sur leur camp, pas sur le réel.

Voilà pour la question 1. Le casque protège l'individu qui chute, avec une efficacité divisant grosso modo le risque crânien par deux, dans les limites physiques d'un choc à basse ou moyenne énergie. Quiconque conteste cela combat le consensus scientifique. Mais, et c'est ici que l'essai bascule, rien de tout cela ne répond à la question 2.

IV. Question 2 : l'effet d'une loi, ou l'autopsie d'un chiffre australien

Une loi n'est pas un casque. Un casque absorbe un choc ; une loi modifie des comportements, et notamment celui-ci : continuer ou non à faire du vélo. Toute l'évaluation d'une obligation tient dans cette différence.

Le laboratoire mondial de la question s'appelle l'Australie, premier pays à avoir généralisé l'obligation (1990-1992), suivi de la Nouvelle-Zélande. Trente-cinq ans plus tard, les données australiennes nourrissent toujours les deux camps, et l'honnêteté commande de raconter comment.

Côté pile, les résultats favorables. L'équipe de Jake Olivier (UNSW Sydney) documente une baisse immédiate de 46 % du taux de mortalité cycliste par habitant après l'entrée en vigueur des lois, maintenue depuis. La méta-analyse de Høye consacrée spécifiquement aux législations (« Recommend or mandate? », 2018) trouve, sous obligation, une réduction d'environ 20 % des traumatismes crâniens et de 55 % des traumatismes graves. Ce sont des chiffres sérieux, publiés, répliqués. Les militants anti-obligation qui les balaient d'un revers de main pratiquent exactement le déni qu'ils reprochent au camp d'en face.

Côté face, le chiffre fétiche des opposants : l'obligation australienne aurait fait chuter la pratique du vélo de 30 à 40 %. D'où vient-il ? D'enquêtes de comptage menées en Nouvelle-Galles du Sud par Smith et Milthorpe en 1993, dont la baisse la plus spectaculaire concernait les écoliers, population dont la pratique fluctuait pour bien d'autres raisons. Walter, Olivier et leurs collègues ont montré en 2013 que ce chiffre est, je cite, « souvent mal cité ou cité sélectivement » depuis trente ans : un résultat partiel, daté, périmétré, devenu par usure militante une vérité générale sur « l'effondrement du vélo australien ». Les travaux s'appuyant sur de meilleures données (Olivier, Boufous et Grzebieta, *Medical Journal of Australia*, 2016) ne trouvent « aucune preuve solide » d'un effet dissuasif durable des lois australiennes. Et l'institut néerlandais SWOV, que nul ne peut soupçonner de zèle pro-obligation, résume l'état

de l'art ainsi : les baisses de pratique observées après une obligation sont réelles dans certains cas, mais temporaires, suivies d'un rebond.

L'affaire serait donc close, au bénéfice des pro ? Pas si vite. Car le camp favorable à l'obligation a lui aussi ses fragilités, et je vais les épingler avec la même absence de tendresse.

D'abord un fait têtue : quelles qu'en soient les causes, l'Australie sous obligation est devenue un désert vélocipédique. Plus de 90 % de taux de port, certes, mais une part modale domicile-travail de l'ordre de 1 %. Corrélation n'est pas causalité, le climat, l'étalement urbain et la culture automobile australienne expliquent beaucoup ; mais affirmer que l'obligation n'y est strictement pour rien relève de la foi, pas de la démonstration. Ensuite, un constat méthodologique dérangeant signé, encore, Elvik (2013) : au niveau des populations, il n'existe pas de relation cohérente entre la hausse du taux de port et la baisse des traumatismes crâniens. Les gains mesurés à l'hôpital sur des individus ne se retrouvent pas mécaniquement dans les statistiques nationales. Ce hiatus n'est pas expliqué à ce jour, et un hiatus inexpliqué devrait rendre modeste. Enfin, le style. Le professeur Grzebieta, co-auteur des études pro-obligation de UNSW, a publiquement comparé les critiques des lois australiennes aux climatosceptiques et aux antivaccins. Quand un chercheur traite ses contradicteurs académiques en négationnistes, il ne défend plus un résultat, il défend un camp. J'utilise les données de son équipe, qui sont solides ; je signale sa rhétorique, qui ne l'est pas. C'est toute la différence entre citer une source et s'y enrôler.

Fermons le round australien sur une stricte égalité des insuffisances. Le camp anti a transformé un comptage d'écoliers de 1993 en loi universelle de l'effondrement, et la répète depuis trente ans en tronquant sa source. Le camp pro ne sait pas expliquer pourquoi ses gains hospitaliers, réels à l'échelle des individus, s'évaporent dans les statistiques de population, et son porte-voix le plus titré traite ses contradicteurs en négationnistes. Ni l'un ni l'autre n'a démontré ce qu'il affirme pour un pays qui ne ressemble ni à l'Australie ni aux Pays-Bas. Retenez cette égalité : elle est la vraie conclusion de trente-cinq ans de guerre des chiffres.

Où cela nous laisse-t-il ? Sur le constat le plus important de cet essai, et le moins confortable pour tout le monde : l'effet d'une loi d'obligation sur la pratique et sur la santé publique est la question la moins bien établie du dossier, et la plus dépendante du contexte national. Le SWOV le dit sans détour à propos de son propre pays : les études étrangères disent probablement peu de choses de l'effet à attendre aux Pays-Bas, parce que le vélo y est utilisé autrement. Voilà le mot lâché : autrement. L'effet d'une loi casque n'est pas une constante physique, c'est une variable culturelle. Il est temps d'aller voir les cultures.

V. La variable culturelle : ce que Copenhague, Tokyo et Seattle savent que Paris ignore

Si l'effet d'une loi casque était une constante universelle, tous les pays convergeraient. Or le tour du monde des politiques du casque ressemble à un cabinet

de curiosités. C'est la meilleure preuve que la variable dominante n'est ni biomécanique ni juridique : elle est culturelle. Ce que le casque *signifie* dans un pays détermine ce qu'une loi y produira.

Les Pays-Bas, ou le vélo invisible. Environ 12 % de port volontaire, aucun soutien d'aucune organisation nationale à une obligation, et pourtant le pays le plus sûr du monde pour les cyclistes. L'explication tient en une phrase : le Néerlandais ne « fait pas du vélo », il se déplace, comme on marche, en costume, en jupe, avec les courses. Le vélo y est un non-événement, et la sécurité y a été obtenue par l'infrastructure séparée et l'apaisement du trafic, pas par l'équipement. Le SWOV, institut public de référence, recommande le casque aux populations à risque (seniors sur vélo électrique en tête) mais juge l'obligation non pertinente et, surtout, non transférable : les études étrangères, écrit-il, disent peu de choses de ce qui se passerait aux Pays-Bas. Un institut public qui refuse d'importer des conclusions étrangères sur son propre pays : voilà la modestie méthodologique qui manque au débat français, dans les deux sens d'ailleurs, car le contre-argument vaut aussi : la France n'étant pas les Pays-Bas, le modèle néerlandais ne s'importe pas davantage en kit.

Le Danemark, ou la norme sans la loi. C'est le cas qui devrait obséder Paris, et personne n'en parle. En 2004, 6 % des cyclistes danois portaient un casque. En 2022, 50 %, et 79 % chez les écoliers, sans qu'aucune loi n'ait jamais été votée (étude longitudinale publiée dans le *Journal of Safety Research*, 2023). Dix-huit ans de campagnes, d'éducation, de normalisation par les pairs, et un résultat que l'Australie a mis une amende à atteindre. Détail savoureux : en 2017, un sondage montrait qu'une majorité de Danois était favorable à une obligation ; le Conseil danois de sécurité routière et la fédération cycliste ont maintenu le cap volontaire, précisément pour ne pas casser la dynamique de pratique. Un pays où les institutions résistent à un sondage majoritaire au nom des données : toute ressemblance avec une situation française serait purement méritée.

L'Allemagne, ou la neutralité armée. Environ un tiers de port, un club cycliste national (ADFC) officiellement « neutre » (recommander oui, obliger non), et un précédent politique instructif : le groupe de travail réuni en 2010 par le ministre des transports de Thuringe a conclu, selon le témoignage publié de l'un de ses membres, qu'aucune étude allemande ne permettait de fonder une obligation et que les études étrangères étaient méthodologiquement fragiles ou non transposables. Traduction : même le pays de la *Gründlichkeit* a regardé le dossier et a rangé le tampon.

Le Japon, ou l'obligation qui n'oblige pas. Depuis le 1er avril 2023, l'article 63-11 du Code de la route japonais dispose que le cycliste « doit s'efforcer » de porter un casque. Obligation d'effort, *doryoku gimu* : aucune sanction, aucune amende, mais une norme inscrite dans la loi, dont l'État attend qu'elle travaille la société de l'intérieur. On sourira du procédé ; on notera surtout qu'il existe, qu'il a un cadre juridique, et qu'un grand pays industriel l'a préféré à l'amende après avoir constaté qu'environ 60 % de ses cyclistes tués l'étaient par traumatisme crânien. La Finlande vit d'ailleurs depuis 2003 sous un régime cousin, une obligation générale dépourvue de sanction, sans que la pratique s'y soit effondrée. Gardons ce modèle au chaud : il

reviendra en conclusion.

Et puis il y a les repentis. Mexico a abrogé son obligation en 2010 : elle condamnait le lancement d'Ecobici, son vélo en libre-service. Tel-Aviv a obtenu de la Knesset, en août 2011, la fin de l'obligation adulte en ville, pour la même raison. La Bosnie-Herzégovine a abrogé la sienne entièrement. Et les cas les plus dérangeants viennent des États-Unis : le comté de King (Seattle) a abrogé son obligation en 2022 après avoir constaté que les cyclistes noirs avaient 3,8 fois plus de risques d'être verbalisés que les blancs, et que 60 % des amendes visaient des personnes sans domicile ; Tacoma l'avait précédé en 2020. Une obligation sanctionnée est aussi un pouvoir de contrôle remis à la puissance publique, et ce pouvoir s'exerce rarement de façon uniforme. Quiconque a servi dans une institution chargée de faire appliquer des règles sait que cette question n'est pas théorique. Elle devra être posée en France, où l'on sait déjà sur qui retombent statistiquement les contrôles.

Où est la France dans ce paysage ? Nulle part, et c'est précisément le problème. Notre culture vélo est un hybride instable : un patrimoine sportif (le Tour, le cycliste en lycra, casqué de son plein gré), un loisir dominical, et depuis dix ans une pratique utilitaire urbaine en croissance rapide, dopée par le vélo à assistance électrique et portée par des populations nouvelles, dont des seniors. Trois cultures du vélo cohabitent sur les mêmes pistes, avec trois rapports au casque. Ajoutez une tradition politique légicentrique (le réflexe national : un problème, une loi, une amende) et une opinion favorable à 84 % dont on ignore la part de pratiquants, et vous obtenez la configuration exacte dans laquelle une obligation générale produit des effets imprévisibles. La France n'est ni le Danemark (pas la même culture de la norme volontaire), ni l'Australie (pas la même marginalité du vélo), ni les Pays-Bas (pas la même infrastructure). Elle devra donc faire ce qu'elle déteste le plus : construire sa propre réponse au lieu d'en importer une. Encore faudrait-il, pour cela, connaître ses propres chiffres. C'est le sujet du mouvement suivant, et c'est là que le dossier français devient réellement inconfortable.

VI. Le cas français : un dossier à trous

Venons-en aux chiffres de chez nous, en séparant, méthode oblige, ce qu'on sait de ce qu'on croit savoir.

Ce qu'on sait. 235 cyclistes ont été tués en 2025 selon le bilan définitif de l'ONISR, onze de plus qu'en 2024 (+4,9 %), et environ 2 800 ont été gravement blessés, en hausse de 9 %. Mais la donnée la plus importante du bilan est ailleurs, et elle est systématiquement absente du débat public : cette hausse est concentrée hors agglomération, où la mortalité bondit de 22 %, pendant qu'elle recule de 14 % en ville. Le problème français de 2025 n'est pas le vélotafeur parisien : c'est le cycliste sur route de campagne, percuté à haute vitesse. Rapprochez maintenant ce fait de la borne physique établie au mouvement III : au-delà des énergies de chute pour lesquelles il est conçu et normé, le casque perd rapidement son pouvoir protecteur. La mortalité française augmente précisément dans le segment où l'équipement individuel est le moins décisif et où l'aménagement et la vitesse des véhicules sont tout. Voilà

une ironie que ni les pro ni les anti n'exploitent, parce qu'elle dérange les deux récits.

Ce qu'on croit savoir. Les « 60 % de cyclistes tués par traumatisme crânien », voire les « trois quarts » selon les supports, circulent partout, jusque dans les exposés des motifs parlementaires. Cherchez leur source primaire : vous tomberez sur des communications d'assureurs et des reprises de presse, pas sur une publication officielle de l'ONISR isolant la cause médicale du décès. La donnée officielle solide est plus modeste : en 2020, la moitié des cyclistes tués ne portaient pas de casque. Ce qui signifie aussi, lisez bien, que l'autre moitié en portait un. Je n'en tire aucune conclusion anti-casque (le mouvement III a expliqué pourquoi ces statistiques brutes ne prouvent rien) ; j'en tire une conclusion de méthode : le chiffre le plus cité du débat français est un chiffre d'assureur, et personne ne semble s'en émouvoir.

Ce qu'on ne mesure pas. L'Observatoire des comportements de l'ONISR mesure le taux de port du casque dans sept grandes agglomérations : environ 32 % en 2021, en progression régulière (21 % en 2016, 29 % en 2019), avec un détail parlant : on se casque davantage le week-end (36 %) qu'en semaine (27 %), signature du sportif du dimanche face au vélotafeur. Hors agglomération ? Rien. Aucune mesure nationale. La France s'apprête donc à débattre d'une obligation dont la justification principale est la mortalité hors agglomération, sans connaître le taux de port hors agglomération, c'est-à-dire sans savoir si le problème relève d'un défaut d'équipement ou d'autre chose. Un pilote qui entre dans la couche sans horizon artificiel ni altimètre ne fait pas de la navigation, il fait de la superstition. Même chose pour le vélo à assistance électrique : la distinction VAE/vélo mécanique n'est renseignée dans les fichiers d'accidents que depuis 2019, de façon inégale, au point que des chercheurs contestent les répartitions publiées. Or le VAE est le cœur démographique du sujet : il met en selle des seniors, population qui concentre la mortalité cycliste, se casque massivement en VAE (75 % contre 50 % en vélo classique selon l'étude conduite par la FUB pour l'ONISR) mais de moins en moins avec l'âge.

Ce que dit le droit. Dernier trou du dossier, juridique celui-là. La fièvre réglementaire locale de 2026 (préfecture du Nord au 1er septembre, Hauts-de-Seine, Seine-et-Marne, Vaucluse et ses 178 verbalisations estivales) concerne presque exclusivement les trottinettes et engins motorisés, pas les vélos, ce que la presse mélange allègrement. Et lorsqu'un maire a voulu imposer le casque à tous les cyclistes, à Nice en 2020, le juge administratif a annulé son arrêté : une obligation générale de circulation relève de l'État, pas de la commune. Traduction : le patchwork local dont on se plaint n'a même pas d'existence légale solide côté vélo. Le choix est donc binaire, et il est national : une règle d'État, ou pas de règle. Ce qui rend d'autant plus remarquable la voie procédurale envisagée à l'été 2026, telle que la rapporte la presse spécialisée : un décret en Conseil d'État, sans vote parlementaire. Imposer une contrainte quotidienne à plusieurs millions de pratiquants par la voie réglementaire, sur un dossier où l'on vient de voir que les données de base manquent, voilà qui mériterait, au minimum, un débat devant la représentation nationale. Ce n'est pas une position sur le casque, c'est une position sur la manière de faire la loi.

VII. Ce qu'un pays sérieux ferait : une réponse graduée et instrumentée

Résumons l'acquis des six mouvements. Le casque protège l'individu qui chute (établi). L'effet d'une loi d'obligation sur une population dépend du contexte culturel et n'a jamais été mesuré pour la France (disputé, non transférable). La mortalité française monte hors agglomération, hors du domaine d'efficacité maximale de l'équipement (établi). Et la variable centrale du dossier n'est pas mesurée (fait). De ces prémisses, une politique publique honnête se déduit en cinq étages.

Premier étage : ce qui fait consensus se fait tout de suite. Infrastructure séparée, généralisation des zones apaisées en ville, sécurisation des axes hors agglomération où se concentre la hausse de 2025. C'est le seul point du dossier où Høye, le SWOV, la FUB, les urgentistes et les assureurs disent la même chose. Un gouvernement qui ouvrirait le chantier du casque sans avoir engagé celui-là inverserait l'ordre des facteurs, et chacun comprendrait pourquoi : l'obligation du casque a ceci de séduisant pour un budget contraint qu'elle est payée par le cycliste.

Deuxième étage : le ciblage par le risque, pas par le statut. Maintenir et faire respecter l'obligation pour les moins de 12 ans. L'étendre aux cyclomoteurs légers dits speed pedelecs, ces vélos rapides qui sont juridiquement des cyclomoteurs partout ailleurs en Europe. Et examiner sérieusement une obligation hors agglomération, sur le modèle espagnol, là où la cinétique est la plus meurtrière. Soyons précis sur le fondement de cette extension, car il n'est pas celui qu'on croit : hors agglomération, le casque protège moins (mouvement III), mais la contrainte y coûte moins. La pratique y est sportive et de loisir, déjà massivement casquée de plein gré ; l'effet dissuasif sur la mobilité du quotidien y est à peu près nul ; et le filet partiel joue à plein sur les chutes et les chocs d'énergie modérée, qui existent aussi sur route. L'obligation hors agglomération se justifie par un rapport contrainte/bénéfice favorable, pas par une efficacité supérieure de l'équipement, qui n'y est pas une panacée : un filet partiel, pas un bouclier. La distinction n'est pas byzantine ; elle est la condition de l'honnêteté du dispositif.

Troisième étage : pour la population générale, la norme avant la sanction. C'est ici que le modèle japonais et finlandais prend tout son sens français. Une obligation d'effort inscrite dans la loi, sans amende, adossée à une stratégie de campagnes à la danoise (rappel : de 6 % à 50 % de port en dix-huit ans, sans un euro de contravention), répond à l'attente sociale des 84 % sans casser la dynamique de pratique, sans créer de contentieux, sans remettre aux forces de l'ordre un motif de contrôle supplémentaire dont les précédents américains ont montré sur qui il finit par s'exercer. Elle donne aussi à l'État ce que les politiques publiques françaises n'ont presque jamais : une position de repli digne. Si la norme volontaire échoue, la sanction reste possible ; si l'on commence par la sanction, on ne revient jamais en arrière sans humiliation.

Deux précautions, toutefois, car cette voie médiane a ses pièges et il faut les nommer. Le premier est symbolique : inscrire le casque dans la loi, même sans amende, c'est

dire que le vélo est une activité dangereuse, et c'est exactement l'objection que font les Néerlandais à toute norme casque. Elle est recevable ; elle est le prix payé à l'attente sociale, et la clause d'évaluation du cinquième étage est le dispositif chargé de vérifier que ce prix reste supportable. Le second est juridique, et il est plus sérieux. En 2014, la Cour fédérale de justice allemande a refusé qu'une cycliste accidentée voie son indemnisation réduite pour n'avoir pas porté de casque, au motif précisément qu'aucune obligation légale n'existait et qu'aucune conviction sociale générale n'imposait le port (arrêt du 17 juin 2014, VI ZR 281/13). Lisez cet arrêt a contrario : le jour où une norme existe, même dépourvue de sanction, les assureurs disposent d'un levier pour plaider la faute de la victime et rogner les indemnisations. En France, la loi Badinter protège largement le cycliste percuté par un véhicule motorisé ; elle ne protège pas dans les accidents sans tiers motorisé, majoritaires à vélo. Une obligation d'effort mal rédigée coûterait donc aux victimes ce qu'elle épargne aux contrevenants. Le verrou s'écrit en une phrase : l'obligation d'effort n'est opposable ni en matière de responsabilité civile ni en matière d'assurance. Sans ce verrou, la voie médiane est un piège ; avec lui, elle est une politique.

Quatrième étage : instrumenter avant de piloter. Mesurer le taux de port hors agglomération, fiabiliser la distinction VAE/mécanique dans les fichiers d'accidents, publier la cause médicale des décès cyclistes plutôt que de laisser les assureurs meubler le vide. Coût : dérisoire. Effet : transformer le prochain débat en discussion d'adultes.

Cinquième étage, et c'est la signature de la proposition : la clause d'évaluation à deux indicateurs. Toute mesure adoptée est évaluée à trois ans sur deux courbes simultanées, le taux de port ET le volume de pratique (kilomètres parcourus, fréquentation des libre-services, ventes). Si le port monte et que la pratique tient : poursuivre sans sanction. Si le port stagne : envisager la sanction ciblée sur les seuls périmètres à haut risque. Si la pratique décroche : suspendre et comprendre. Ne jamais, jamais évaluer le port sans évaluer la pratique : c'est le piège dans lequel l'Australie s'est enfermée il y a trente-cinq ans, championne du monde du taux de port dans un pays où presque plus personne ne pédale. Une politique qui refuse de mesurer ce qu'elle risque de détruire n'est pas une politique de sécurité, c'est une politique d'affichage.

Le casque à vélo est un excellent équipement. La France peut en faire autre chose qu'un totem : une norme construite, mesurée, révisable. Les pilotes ont un mot pour la discipline qui consiste à ne s'engager dans la couche qu'avec des instruments vérifiés et une procédure de dégagement. Ils appellent ça le professionnalisme. Il serait temps que la fabrique de la loi s'en inspire.

Tableau de bord : ce que dit la science, et ce qu'elle ne dit pas

Chaque affirmation du débat, son niveau de preuve, sa source principale. À découper et à emporter en commission.

Affirmation	Niveau de preuve	Sources principales
Le casque réduit d'environ moitié le risque de traumatisme crânien en cas de choc	Établi	Olivier & Creighton 2017 ; Høye 2018 ; Elvik 2013 (après correction des biais)
Le casque n'augmente pas le risque de lésion cervicale	Établi	Olivier & Creighton 2017
La protection est forte aux énergies de chute, dégradée aux impacts à haute vitesse	Établi	Étude TEVU, Université de Strasbourg / ONISR ; norme EN 1078
Une loi d'obligation fait monter le taux de port	Établi	Høye 2018 ; Karkhaneh et al. 2006
Une loi d'obligation réduit les traumatismes crâniens mesurés en milieu hospitalier	Établi à l'échelle individuelle ; débattu à l'échelle des populations (hiatus non expliqué)	Høye 2018 (« Recommend or mandate? ») ; Elvik 2013
Une loi d'obligation fait durablement baisser la pratique du vélo	Disputé	Smith & Milthorpe 1993 (périmètre contesté) ; Walter et al. 2013 ; Olivier et al. 2016 ; SWOV (baisse temporaire puis rebond)
Le bilan sanitaire net d'une loi d'obligation est positif	Non transférable : dépend du niveau de sécurité cyclable du pays	de Jong 2012 (Risk Analysis) ; Newbold 2012
Les bénéfices sanitaires du vélo dépassent largement ses risques	Établi (ordres de grandeur de 20:1, jusqu'à 77:1 sur un cas)	Rojas-Rueda et al., BMJ 2011 ; outil HEAT de l'OMS
Les automobilistes frôlent davantage les cyclistes casqués	Disputé	Walker 2007 ; ré-analyse Olivier & Walter 2013 ; réplique Robinson & Walker 2019
Part des décès cyclistes par traumatisme crânien en France	Non publié officiellement (chiffres d'assureurs)	Donnée ONISR solide : la moitié des tués 2020 sans casque
Taux de port du casque hors agglomération en France	Non mesuré	Observatoire des comportements ONISR (7 agglomérations seulement)

Note de méthode : ce que cet essai n'a pas utilisé comme preuve

Ce champ est encadré par deux officines militantes qui se répondent depuis trente ans : côté pro-casque, le Bicycle Helmet Safety Institute (helmets.org) ; côté anti-obligation, la Bicycle Helmet Research Foundation (cyclehelmets.org et cycle-helmets.com). L'une minimise systématiquement les modèles de santé publique défavorables à l'obligation, l'autre amplifie systématiquement les chiffres de baisse de pratique. Ni l'une ni l'autre n'est citée ici comme preuve ; l'une et l'autre sont citées

comme phénomènes. Le lecteur qui retrouvera leurs arguments dans le débat français, et il les retrouvera, saura d'où ils viennent. Les preuves de cet essai reposent exclusivement sur des méta-analyses à comité de lecture (International Journal of Epidemiology, Accident Analysis & Prevention, BMJ, Risk Analysis, PLOS One, Journal of Safety Research) et sur les instituts publics de recherche (ONISR et Observatoire des comportements pour la France, SWOV pour les Pays-Bas, TØI pour la Norvège, données BAST et jurisprudence fédérale pour l'Allemagne). Trois faits de contexte reposent sur la presse spécialisée et sont signalés comme tels dans le corps du texte : la voie du décret en Conseil d'État, l'annulation contentieuse de l'arrêté niçois, et le témoignage relatif au groupe de travail de Thuringe.

Sources et références

Toutes les sources mobilisées dans l'essai, avec leur lien. Les références sont regroupées par nature ; les sources militantes figurent dans une catégorie propre, citées comme objets d'étude et non comme preuves.

Méta-analyses et articles à comité de lecture

Olivier J., Creighton P. (2017), « Bicycle injuries and helmet use: a systematic review and meta-analysis », *International Journal of Epidemiology*, 46(1). academic.oup.com/ije/article/46/1/278/2617198

Høye A. (2018), « Bicycle helmets : to wear or not to wear? A meta-analyses of the effects of bicycle helmets on injuries », *Accident Analysis & Prevention*, 117. sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457518301301

Høye A. (2018), « Recommend or mandate? A systematic review and meta-analysis of the effects of mandatory bicycle helmet legislation », *Accident Analysis & Prevention*, 120. sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S000145751830397X

Elvik R. (2011, corrigendum 2013), « Publication bias and time-trend bias in meta-analysis of bicycle helmet efficacy : a re-analysis of Attewell, Glase and McFadden, 2001 », *Accident Analysis & Prevention*, 43(3). Analyse détaillée dans Olivier & Creighton 2017, lien ci-dessus.

Walter S.R., Olivier J., Churches T., Grzebieta R. (2013), « The impact of compulsory helmet legislation on cyclist head injuries in New South Wales, Australia : a response », *Accident Analysis & Prevention*, 52. sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457512004198

Olivier J., Boufous S., Grzebieta R. (2016), « No strong evidence bicycle helmet legislation deters cycling », *Medical Journal of Australia*, 205(2). researchgate.net/publication/305388486

de Jong P. (2012), « The health impact of mandatory bicycle helmet laws », *Risk Analysis*, 32(5). pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/22462680 ; préprint : papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1368064

Newbold S.C. (2012), « Examining the health-risk tradeoffs of mandatory bicycle helmet laws », *Risk Analysis*, 32(5). researchgate.net/publication/221823199

Rojas-Rueda D., de Nazelle A., Tainio M., Nieuwenhuijsen M.J. (2011), « The health risks and benefits of cycling in urban environments compared with car use : health impact assessment study », *BMJ*, 343:d4521. bmj.com/content/343/bmj.d4521

Jacobsen P.L. (2003), « Safety in numbers : more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling », *Injury Prevention*, 9. injuryprevention.bmj.com/content/9/3/205

Walker I. (2007), « Drivers overtaking bicyclists : objective data on the effects of riding position, helmet use, vehicle type and apparent gender », *Accident Analysis & Prevention*, 39(2). Données ré-analysées dans la référence suivante.

Olivier J., Walter S.R. (2013), « Bicycle helmet wearing is not associated with close motor vehicle passing : a re-analysis of Walker, 2007 », *PLOS ONE*, 8(9). [journals.plos.org/plosone \(doi 10.1371/journal.pone.0075424\)](https://journals.plos.org/plosone/doi/10.1371/journal.pone.0075424)

Esmaeilikia M. et al. (2019), « Bicycle helmets and risky behaviour : a systematic review », *Transportation Research Part F*. sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847818305941

Olsson et al. (2023), « Increased bicycle helmet use in the absence of mandatory bicycle helmet legislation : Denmark 2004-2022 », *Journal of Safety Research*. pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/38081723

UNSW Sydney (2018), « A systematic review of bicycle helmet laws enacted worldwide », *Journal of Road Safety*. journalofroadsafety.org (PDF)

Instituts publics et documents officiels

ONISR, Bilan 2025 de la sécurité routière (données définitives). onisr.securite-routiere.gouv.fr : bilan 2025

Sécurité routière, Bilan provisoire de l'accidentalité routière en 2025 (janvier 2026). securite-routiere.gouv.fr : bilan provisoire 2025

ONISR, Observatoire des comportements des usagers de la route (taux de port du casque en agglomération). onisr.securite-routiere.gouv.fr : [observatoire des comportements](#)

ONISR / Université de Strasbourg (laboratoire ICube), étude « Têtes Vulnérables » (TEVU). onisr.securite-routiere.gouv.fr : [TEVU](#)

ONISR / FUB (2020), « Sécuriser la mobilité des seniors en VAE ». onisr.securite-routiere.gouv.fr : [rapport FUB seniors VAE \(PDF\)](#)

Sénat, rapport n° 311 (2021-2022) sur la proposition de loi relative au port du casque à vélo (auditions Azouvi, Willinger). senat.fr/rap/l21-311

SWOV (institut néerlandais de recherche en sécurité routière), factsheet « Fietsshelmen ». swov.nl/nl/factsheet/fietsshelmen

Étude « Surmortalité et port du casque » (juin 2021, exploitation des fichiers BAAC 2016-2019). wiklou.org (PDF)

Préfecture du Nord, renforcement des sanctions EDPM (1er septembre 2026). nord.gouv.fr

Droit et jurisprudence

Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice allemande), arrêt du 17 juin 2014, VI ZR 281/13 (absence de faute de la victime pour non-port du casque en l'absence d'obligation légale). Texte : juris.bundesgerichtshof.de ; analyse : lto.de

Code de la route japonais, article 63-11 (obligation d'effort, 1er avril 2023), traduction et analyse. sumikawa.net/helmets-now-required-for-bicyclists

Positions d'acteurs, jurisprudences étrangères et contexte

Fietzersbond (fédération cycliste néerlandaise), position sur l'obligation. fietzersbond.nl/helmplicht

ADFC (fédération cycliste allemande), « Fahrradhelme ». adfc.de/artikel/fahrradhelme

UDV (Unfallforschung der Versicherten), témoignage d'un membre du groupe de travail de Thuringe (2010). udv.de/de/blog/helmpflicht-fuer-radfahrer

ANWB, dossier « Fietshelm dragen of niet » (taux de port danois). anwb.nl

UNSW Sydney, communiqué « Cycling fatalities almost halved since introduction of mandatory helmet laws » (2019, incluant les déclarations citées au mouvement IV). unsw.edu.au/newsroom

King5 News, « King County Board of Health repeals helmet law » (17 février 2022). king5.com

The Seattle Times, « Racial disparities prompt calls to repeal King County's bicycle helmet law » (2021). seattletimes.com

BikeBiz, « Bosnia becomes first country to repeal a cycle helmet law ». bikebiz.com

Journal du Geek (7 août 2026), mission confiée à la délégation à la sécurité routière et voie du décret. journaldugeek.com

Transition Vélo (août 2026), contexte, arrêtés locaux et sondage. transitionvelo.com

Sources militantes, citées comme objets d'étude et non comme preuves

Bicycle Helmet Safety Institute (pro-casque). helmets.org

Bicycle Helmet Research Foundation (anti-obligation). cyclehelmets.org ; cycle-helmets.com