

LE PORT DU CASQUE À VÉLO EVIDEMMENT RECOMMANDE MAIS NON OBLIGATOIRE !

En synthèse

L'Alliance pour le vélo et l'Association des acteurs du vélo public (AAVP) soutiennent toutes les mesures permettant de réduire tous les accidents et traumatismes. Elles recommandent de ne pas instaurer une obligation générale du port du casque pour les cyclistes adultes, et de traiter séparément la question des engins de déplacement personnel motorisés (EDPM), où se concentre la hausse d'accidentalité.

Le casque constitue certes une protection individuelle utile contre certaines blessures à la tête, mais il ne réduit pas le risque de collision avec un véhicule motorisé. Une obligation généralisée réduirait la pratique quotidienne et porterait atteinte à l'usage des services de vélo public. La pratique du vélo est un plaisir qui s'exerce avec simplicité et une grande liberté. Porter le casque à vélo doit rester du ressort de la responsabilité individuelle et ne pas faire l'objet d'une contrainte réglementaire supplémentaire.

Les associations défendent ensemble une politique combinant infrastructures sûres, prévention efficace, formation et développement progressif d'une norme sociale favorable au casque.

Où en est-on ?

Le cadre en vigueur

En France, le port du casque est recommandé mais **n'est pas obligatoire pour les adultes**. Seuls les enfants de moins de 12 ans y sont tenus, conducteurs ou passagers (article R. 431-1-3 du code de la route) ; le non-respect expose l'adulte accompagnant à une amende forfaitaire de 135 €, pouvant aller jusqu'à 750 €. Les VAE bridés à 25 km/h suivent les mêmes règles que les vélos classiques. Le casque est en revanche **déjà obligatoire pour les speed-bikes** (25 à 45 km/h), assimilés à des cyclomoteurs, et pour les EDPM hors agglomération.

La pratique réelle

D'après l'enquête de la DGITM sur l'usage du vélo en 2024, un tiers des cyclistes porte toujours le casque, un tiers parfois et un tiers jamais (32,9 %, 30,8 % et 36,2 %). Les 18-24 ans sont ceux qui le portent le moins systématiquement (24 %) ; les plus de 50 ans sont à la fois les plus réfractaires (41 % jamais) et les plus assidus (34 % toujours). Dans les pratiques sportives, le port est quasiment systématique.

Le contexte actuel

La question n'est aujourd'hui pas législative : la proposition de loi déposée en septembre 2025 demeure en commission, et la voie retenue est celle d'un décret en Conseil d'État, précédé d'une saisine de la Délégation à la sécurité routière et d'une consultation des acteurs du secteur. Le point de départ invoqué est l'illisibilité du cadre local — et ce constat est fondé : arrêtés préfectoraux (Nord, Manche, Hauts-de-Seine, Seine-et-Marne, Vaucluse), arrêtés municipaux (Nice, Vence, Bourg-lès-Valence, Le Touquet), obligation applicable aux EDPM à Paris et en

petite couronne depuis le 7 août 2026. Cet objectif de lisibilité est louable mais ne passe pas obligatoirement par une nouvelle obligation à destination des cyclistes.

Ce que disent les données

Sur le plan individuel, le bénéfice du casque est établi en cas de chute. Il réduit d'environ 69 % le risque de blessure grave à la tête et de 33 % au visage, quel que soit l'âge, et plus nettement encore dans les situations à haut risque.

Deux limites doivent être rappelées. D'une part, l'efficacité dépend d'un port correct — état, taille, sangle, stabilité — que très peu d'utilisateurs réunissent. D'autre part, face à un poids lourd, un bus ou un SUV, le cycliste reste extrêmement vulnérable, casqué ou non : les accidents les plus graves surviennent en collision avec un véhicule motorisé. Le casque protège l'utilisateur sans réduire le danger à la source.

Où se situe le risque. En 2025, 235 cyclistes ont été tués en France métropolitaine (14 en outre-mer) et 2 800 blessés gravement, en hausse de 8 %, à lier à la forte augmentation récente de la pratique. Surtout, la mortalité cycliste augmente de 22 % hors agglomération et diminue de 14 % en agglomération, dans un bilan où les routes hors agglomération concentrent 61 % de l'ensemble des décès routiers. Le risque se concentre donc là où l'infrastructure fait défaut, et non dans le vélo urbain du quotidien qu'une obligation « en toutes circonstances » viendrait pénaliser en premier.

Ce que montrent les comparaisons internationales

Deux États membres de l'Union européenne, la Finlande et Chypre, ont instauré une obligation générale pour les adultes, sans sanction associée : le taux de port réel y est resté modeste. C'est un enseignement en soi : une obligation non assortie de contrôle ne produit pas le comportement recherché, mais produit bien le signal dissuasif. Les autres pays ont ciblé leur réglementation : l'Espagne hors agglomération, le Portugal pour les VAE, une douzaine d'États membres pour les plus jeunes. Les nations les plus cyclables — Pays-Bas, Danemark — n'imposent rien et considèrent que la promotion du casque va à l'encontre d'une politique de prévention primaire et du développement du vélo comme outil de santé publique. **La Commission européenne reconnaît elle-même ce dilemme entre protection individuelle et frein à la pratique.**

Les expériences australienne et néo-zélandaise sont souvent citées. Des études ont observé une baisse de la pratique après l'instauration des obligations, au début des années 1990 ; l'ampleur de l'effet causal et son extrapolation au contexte français font l'objet de discussions. Deux faits demeurent toutefois robustes : la pratique n'a pas retrouvé ses niveaux antérieurs, et les systèmes de vélos partagés de Melbourne et Brisbane affichent parmi les taux d'usage les plus bas au monde. À l'inverse, le Territoire du Nord australien, qui a levé l'obligation pour les adultes, présente la meilleure parité femmes-hommes parmi les cyclistes pendulaires. Ces éléments justifient une évaluation prudente plutôt qu'une transposition directe.

Le point dur : casque et vélo en libre-service

Le vélo en libre-service est une priorité gouvernementale. Il est conçu pour des trajets courts et souvent imprévus, par des utilisateurs qui n'ont pas de casque sur eux. Exiger le port du casque sans avoir résolu, à grande échelle et à coût nul pour l'utilisateur, sa disponibilité et son hygiène revient à condamner le service. L'enseignement international est net : le vélo partagé a prospéré dans les villes sans obligation et largement échoué là où elle existe.

Tous les dispositifs testés en zone d'obligation ont échoué ou plafonné : casques jetables fortement subventionnés à Melbourne, casques réutilisables attachés aux vélos à Brisbane — dont l'essentiel a été perdu ou volé —,

distributeurs connectés à Vancouver et Boston, restés à l'état d'exception. Le service Pronto de Seattle a fermé en 2017. L'hygiène demeure l'obstacle perçu le plus puissant : l'utilisateur ignore qui a porté le casque avant lui, et aucune réponse technique ne lève cet obstacle à un coût acceptable.

L'enjeu est celui de 220 services de vélo public en France, dont les usagers comptent 46 % de femmes — jusqu'à 63 % dans certaines communautés de communes. Une obligation viendrait heurter de plein fouet leurs objectifs d'inclusion.

Différencier les usages plutôt que légiférer d'un bloc

Le principal angle mort du débat public est l'amalgame entre des réalités très différentes regroupées sous le mot « vélo ». Le profil de risque et la réponse appropriée diffèrent radicalement selon l'objet et l'usage :

- **Le vélo public (VLS / VLD)** : flottes gérées et entretenues, majoritairement à assistance électrique bridée à 25 km/h, trajets courts, pendulaires ou de proximité. C'est le segment le plus exposé à l'effet dissuasif d'une obligation du port du casque.
- **Le vélo personnel, mécanique ou VAE 25 km/h** : pratique encadrée par le code de la route, vitesses modérées en ville, équipement du casque en forte hausse.
- **Le vélo sportif et les pratiques tout terrain** : les fédérations sportives obligent le port du casque pour les compétitions et toutes les pratiques encadrées.
- **Les speed-bikes et VAE débridés illégaux** : c'est ici que se concentre une part importante du sur-risque réel, avec des vitesses de cyclomoteur sans le cadre réglementaire correspondant. Le casque y est déjà obligatoire, tout comme l'assurance et l'immatriculation. L'Alliance pour le vélo dénonce à ce titre les dangers des [faux vélos](#).
- **Les trottinettes électriques et EDPM** : engins, dynamique d'accidentalité et publics spécifiques. En 2025, 80 utilisateurs ont été tués, soit près du double de l'année précédente (+ 78 %), et 1 100 ont été blessés gravement (+ 33 %).

Légiférer d'un seul bloc reviendrait à appliquer au cycliste utilitaire le plus prudent des contraintes pensées pour les usages les plus rapides ou les plus déréglés. L'urgence chiffrée se situe du côté des EDPM, non du vélo. L'objectif de lisibilité peut être obtenu par une règle nationale applicable aux EDPM, se substituant au régime actuel des arrêtés locaux et excluant explicitement les cycles de son périmètre.

Ce que coûterait une obligation généralisée

- **Santé publique.** Une baisse de pratique de 15 à 30 % — fourchette observée en Australie — aurait un coût sanitaire net supérieur au gain de protection individuelle. Cet effet est quantifiable (outil HEAT de l'OMS) et devrait figurer dans toute évaluation d'impact.
- **Sécurité par le nombre.** La sécurité des cyclistes croît avec leur nombre : faire reculer la pratique dégrade la sécurité de ceux qui continuent à pédaler.
- **Jeunes et femmes.** L'équipement de sécurité est un facteur explicite de non-pratique à l'adolescence, en particulier chez les jeunes filles. Une obligation accentuerait le décrochage féminin, à rebours des objectifs d'inclusion portés par les services de vélo public.
- **Risque juridique.** Une obligation générale sera opposée aux cyclistes victimes dans le contentieux de l'indemnisation, au détriment de l'utilisateur le plus vulnérable.

- **Coût de contrôle.** Verbaliser une infraction de masse peu prioritaire mobiliserait des moyens de police que l'objectif ne justifie pas, au risque d'une règle non appliquée — c'est précisément la situation finlandaise.
- **Filière économique.** 66 000 emplois, un marché du vélo et du VAE et un secteur du tourisme à vélo en croissance. Un recul de la pratique ne serait pas compensé par les ventes additionnelles de casques et enverrait un signal négatif sur la dangerosité perçue du vélo, à contre-courant du Plan vélo national et du contrat de filière. Une grande part des touristes à vélo sont étrangers et pourraient être découragés par l'obligation du port de casque.

L'alternative : progressivité, norme sociale, engagement de la filière

À cadre légal quasi identique à celui du vélo — pas d'obligation pour les adultes en France —, le ski affiche 86 % d'adultes et 98 % d'enfants casqués sur les pistes. Cette adoption massive s'est faite **sans loi**, les parents ont d'abord équipé leurs enfants, puis se sont équipés eux-mêmes par contagion générationnelle.

Il convient de **viser un taux d'adoption élevé par la norme sociale plutôt que par la contrainte**, en généralisant le casque dans les pratiques encadrées et débutantes (associations, vélo-écoles, Savoir Rouler à Vélo, sorties scolaires, clubs, VTT et gravel), en le rendant plus accessibles et en travaillant à une campagne de sensibilisation avec tous les acteurs.

La priorité doit toujours aller à l'infrastructure et à la sécurisation des voiries — non à la seule responsabilisation de l'usager le plus vulnérable. Une obligation généralisée enverrait un signal contraire aux objectifs du Plan vélo national et du contrat de filière vélo, et fragiliserait directement le modèle économique des services de vélos publics.

CONTACTS – ALLIANCE POUR LE VÉLO ET AAVP



Florence Gall
Déléguée générale de la filière vélo
Florence.gall@filierevelo.com
06 70 85 60 65



Virginie Aubazac
Responsable communication
Virginie.aubazac@reseau-velo-marche.org
06 50 20 14 88



Anne-Sybille Riguidel
Chargée des relations presse
as.riguidel@fub.fr
06 32 10 26 38



Romain Ferrand
Responsable relations médias
Romain.ferrand@unionsportcycle.com
06 82 95 41 89



Vincent Monatte
Trésorier, AAVP — Association des acteurs du vélo public
Vincent.monatte@bergmal.fr
06.27.07.89.89