

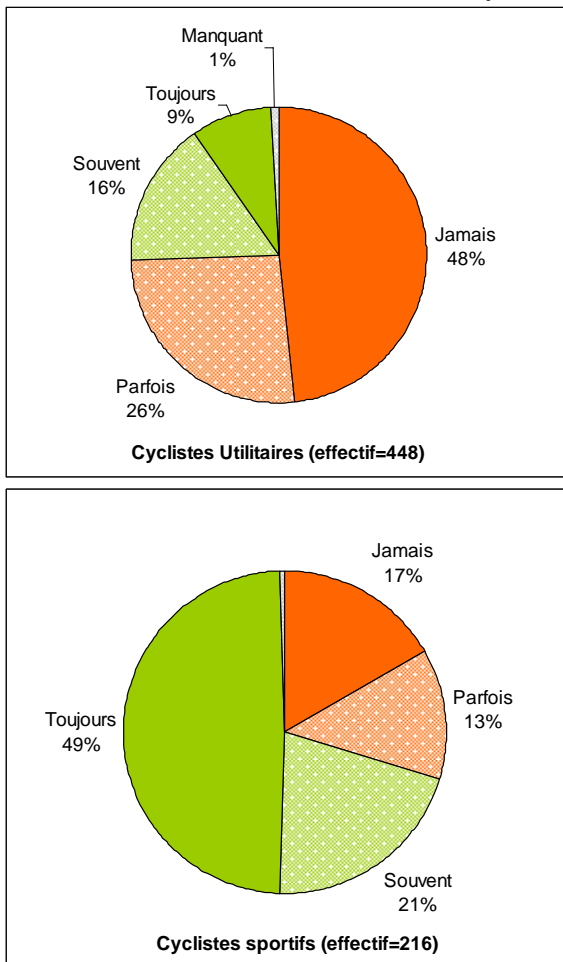
**Alors que le vélo se développe, quelle est l'utilisation des équipements de sécurité (casque, éléments fluo, ...) par les cyclistes ?**

Une enquête dans le Rhône a été réalisée à l'automne 2008 auprès d'enfants, et d'adolescents et adultes. Ceux-ci sont répartis selon leur pratique majoritaire du vélo en : cyclistes « utilitaires » (le vélo pour se déplacer ; ex : aller au travail), cyclistes « sportifs » (ex : vélo de route, VTT).

**Les cyclistes ne sont pas assez visibles**

Le jour, parmi les cyclistes utilitaires, seul un sur quatre porte souvent des vêtements clairs ou voyants. En revanche, parmi les cyclistes sportifs, quasiment trois sur quatre portent souvent des couleurs claires ou voyantes. Cela résulte sans doute des tenues sportives de cyclisme, souvent bariolées.

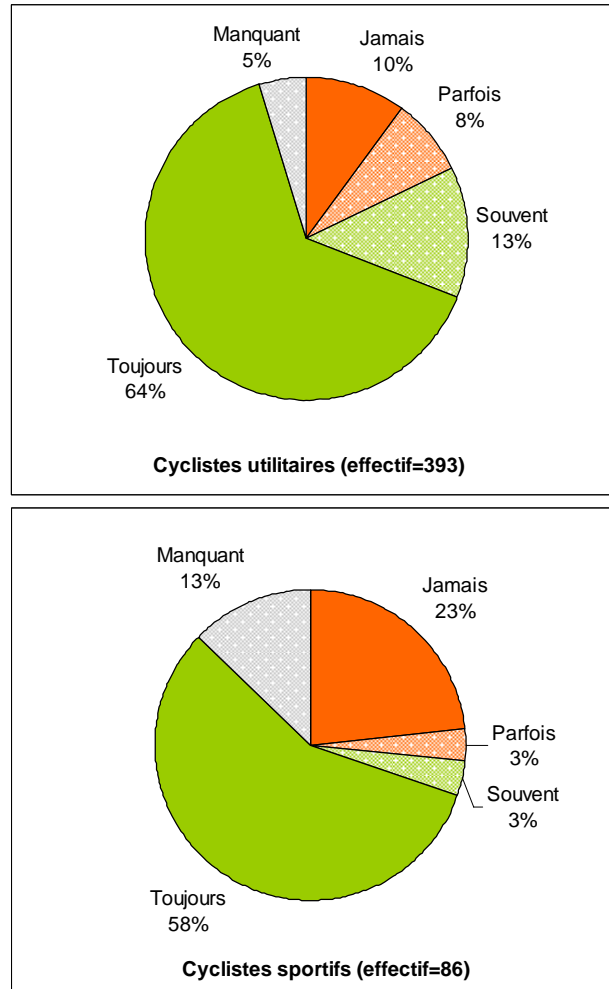
Fig. 1 : "Quand vous circulez à vélo LE JOUR, vous utilisez des vêtements de couleur claire ou voyante... ?"



Se rendre bien visible le jour ne semble pas faire partie des préoccupations des cyclistes, notamment utilitaires. Pourtant, une étude indique que le risque d'accident avec blessures est divisé par 4 chez les cyclistes qui portent toujours des couleurs fluo (Thornley et al. 2007).

**La nuit, le taux d'utilisation d'un éclairage (obligatoire) n'atteint pas les 100%. Les graphiques ci-dessous décrivent l'utilisation d'un éclairage à l'arrière ; la situation est très similaire pour l'éclairage à l'avant.**

Figure 2 : "Si vous circulez à vélo la nuit, indiquez si vous utilisez un éclairage à l'arrière..."

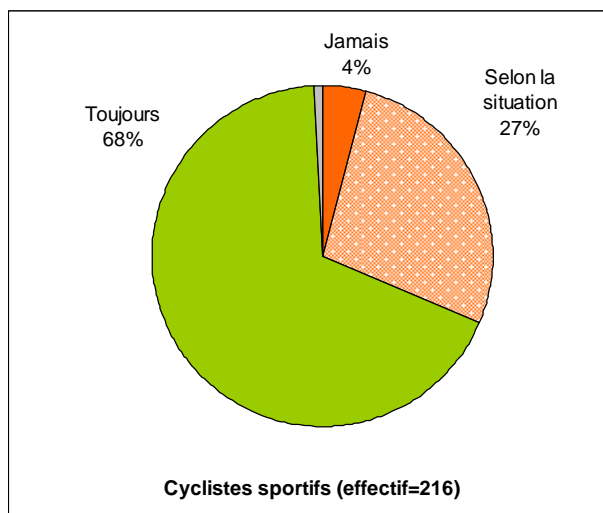
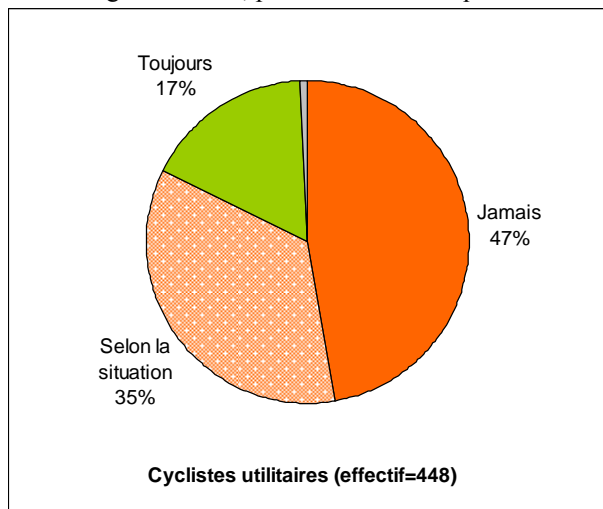


Les raisons du non-éclairage du vélo la nuit sont essentiellement : « il ne marche pas / plus » (41% chez les utilitaires) et « je n'y pense pas/j'ai oublié de le prendre » (23% chez les utilitaires).

Le gilet fluorescent et réfléchissant est devenu obligatoire pour les cyclistes la nuit hors agglomération, en octobre 2008, mais sans information massive auprès des cyclistes. Cela n'avait donc sans doute pas encore (ou très peu) influencé les pratiques lorsque cette enquête a été réalisée (en septembre-novembre 2008). On observe ainsi qu'un gros quart des cyclistes - utilitaires ou sportifs- utilisait souvent ou toujours un gilet fluo la nuit (d'une manière générale, c'est-à-dire sans préciser en ou hors agglomération).

**Les cyclistes utilitaires sont bien plus réfractaires au port du casque que les cyclistes sportifs**

Fig. 3 : "à vélo, portez-vous un casque ? »



La très grande majorité des cyclistes sportifs ont une image positive du casque, voire très positive. En revanche, la majorité des cyclistes utilitaires ont une image négative du casque. Celle-ci porte notamment sur les aspects d'esthétique (« moche »), de confort (« désagréable ») mais surtout sur l'aspect encombrant du casque après avoir posé le vélo.

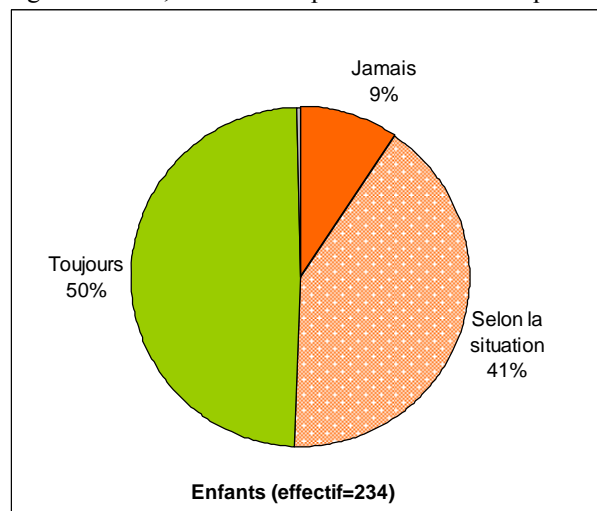
Actuellement le casque de vélo donne une image sportive : le casque est présent dans les événements sportifs, notamment au Tour de France ; il a un design sportif (sauf exception). Tout cela le rend attirant pour le cycliste sportif, et au contraire rebutant pour le cycliste utilitaire, habillé « normalement » (« en tenue de ville »). L'aspect esthétique du casque, son image, ne sont sans doute pas à négliger si on veut augmenter l'utilisation du casque en ville.

**Le côté encombrant du casque « une fois le vélo posé » mis en avant par les cyclistes utilitaires, se comprend aisément :** que faire du casque une fois

arrivé à destination, s'il s'agit de faire des courses, des démarches, aller en cours... ?

**Concernant une possible obligation du port du casque,** la moitié des cyclistes utilitaires s'y déclare opposés, contre un quart des cyclistes sportifs.

Fig. 4 : "à vélo, votre enfant porte-t-il/elle un casque ?"



La moitié des enfants porte « toujours » un casque. À cela s'ajoutent 40% qui en mettent selon les situations.

Concernant **une possible obligation du port du casque chez les enfants,** 18% des parents y sont opposés. Le même nombre estime qu'« il est superflu de faire porter un casque à [ses] enfants lorsqu'ils sont hors du trafic automobile ». Cela n'est pourtant pas le cas (le casque semble apporter la même protection dans les accidents de vélo seul que dans les accidents contre un antagoniste motorisé ; cf. CVA2).

**En conclusion, la dimension « être bien visible » ne doit pas être négligée ;** d'une part, elle joue sur le premier risque : **avant tout, éviter l'accident,** alors que le casque joue sur le second risque : éviter les blessures (à la tête) lors d'un accident. D'autre part, les cyclistes, notamment utilitaires, sont peut-être moins réfractaires au gilet fluo qu'au casque.

Références :

Amoros E, Supernant K, Guérin AC, Chiron M, 2009, CVA3 - Enquête auprès de 900 usagers de vélo ; utilisation du casque et des équipements de conspicuité, rapport UMRESTTE n°0913, pp.68  
 Thornley, S., Woodward, A., Langley, J., Ameratunga, S. and Rodgers, A., 2007. Conspicuity and bicycle crashes: preliminary findings of the Taupo Bicycle Study. Injury Prevention 14, 11-18.