

RAPPORT DE LA COMMISSION
chargée d'examiner l'objet suivant :

Initiative Cédric Weissert et consorts - Rendre le port du casque obligatoire à tous les cyclistes

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 19 janvier 2021, au Swisstech Convention Center, à Ecublens.

Elle était composée de Mesdames Claire Attinger Doepper, Muriel Cuendet Schmidt, ainsi que de Messieurs Sergei Aschwanden, confirmé dans son rôle de président-rapporteur, Jean-Christophe Birchler, Aurélien Clerc, Gégory Devaud, David Raedler et Cédric Weissert. Madame Céline Misiego était excusée.

Ont également participé à la séance Madame Béatrice Métraux (cheffe du Département de l'environnement et de la sécurité – DES) ainsi que Messieurs Maurice Caccia (chef circulation et prévention routière, Police cantonale – Polcant), Federico Molina (chef de la division planification, Direction générale de la mobilité et des routes DGMR), Jean-Christophe Sauterel (directeur prévention et communication, Polcant)

2. POSITION DE L'INITIANT

L'initiant n'est pas opposé au vélo qui est un moyen de locomotion utile et complémentaire aux autres véhicules. L'initiative a un but sécuritaire. De nombreux accidents mortels ou de gravité importante ont lieu chaque année en Suisse et dans le canton de Vaud. Même si l'on peut encourager le développement d'infrastructures pour les vélos qui permettraient notamment de dissocier la partie de route pour les véhicules motorisés et celle destinée aux cyclistes, force est de constater que l'entier du canton a fortiori du pays ne peut bénéficier de telles infrastructures. Dès lors, il est nécessaire de renforcer la sécurité en obligeant au port du casque.

L'essor du vélo et surtout du vélo électrique ces dernières années a conduit à une augmentation de près de 15% de blessé·e·s graves entre 2018 et 2019. Les accidents graves concernent davantage les vélos électriques dits lents (jusqu'à 25km). En 2019, le nombre d'accidents graves concernant les vélos électriques s'est élevé à 366 dont 11 mortels pour la ou le cycliste. Pour les vélos classiques, 818 accidents dont 11 décès sont à déplorer¹. Si le port du casque ne pouvait même réduire que de 10% les accidents graves et les décès, cela serait 115 blessés graves et 3 morts de moins. Toute action permettant de réduire ces chiffres doit donc être entreprise, ceci d'autant que l'on voit un certain nombre d'enfants circulant avec leurs parents sans casque. Il est donc nécessaire que le réflexe du casque soit inculqué dès le plus jeune âge. De nombreuses initiatives vont déjà en ce sens, entre autres à l'école, mais les résultats démontrent que le message ne passe pas encore totalement. Toujours selon les statistiques du BPA, lors d'accidents graves impliquant au moins un vélo, la personne blessée est souvent la ou le cycliste, en particulier si elle ou il est jeune (87% chez les moins de 14 ans et 67% chez les 25-64 ans).

Le port du casque pour circuler à vélomoteur est obligatoire alors qu'il roule souvent à une vitesse équivalente à un vélo électrique pour lequel le port du casque n'est en revanche pas obligatoire. Le port de la

¹ Chiffres du Bureau de prévention des accidents (BPA).

ceinture pour les voitures est une obligation au niveau national. Aujourd'hui, on n'imagine pas conduire sans cette protection. Il est temps d'en faire de même pour les vélos. Toujours d'après le BPA, près de 75% des citoyennes et citoyens sont favorables au port du casque à vélo. Il y a une prise de conscience, à l'instar de ce qui se passe sur les pistes de ski. Une motion en faveur du port obligatoire du casque pour les vélos a également été déposée à Berne par Michaël Buffat².

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Le 25 septembre 2020, M. Buffat a déposé au Conseil national le même texte que la présente initiative. Le 25 novembre 2020, le Conseil fédéral a répondu qu'il proposait de rejeter la motion, car « *le Conseil fédéral a proposé d'introduire une obligation générale de porter le casque pour les cyclistes en 2008, dans le cadre de la consultation sur le programme de sécurité routière Via sicura. Toutefois, les participants à la consultation ont rejeté la mesure à une large majorité. Certains ayant néanmoins laissé entendre qu'ils y seraient favorables pour les enfants, le Conseil fédéral a suggéré, dans son message, de n'imposer le port du casque qu'aux cyclistes jusqu'à quatorze ans, une limite d'âge bien acceptée par la population d'après des sondages. Le Parlement a pourtant clairement rejeté l'instauration de l'obligation de porter le casque pour les cyclistes jusqu'à quatorze ans en 2012, lors de ses délibérations sur Via sicura.*

Dans le cadre de la consultation sur la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), de la loi sur les amendes d'ordre (LAO) et de huit ordonnances, qui court jusqu'au 12 décembre 2020, le Conseil fédéral propose plusieurs mesures destinées à augmenter la sécurité des conducteurs de vélos électriques. Il prévoit par exemple d'imposer à ces derniers l'usage diurne des phares ou le port du casque. En outre, le Conseil fédéral questionne les participants à la consultation sur leur soutien éventuel à l'introduction de l'obligation de porter le casque pour les cyclistes jusqu'à seize ans. Il n'est cependant pas favorable à une obligation plus étendue. Le Conseil fédéral propose donc de rejeter la motion ».

Le contexte légal est donc fédéral. L'usage d'un casque n'est pas obligatoire pour les cyclistes ainsi que les cycles moteurs légers (e-bike, trottinette électrique.). L'art. b al. 2 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) dispense du port de casque ces deux catégories d'usagers et usagers notamment. Le cadre fédéral est en discussion, mais le Conseil fédéral n'est pas favorable au texte déposé par M. Buffat, texte identique à la présente initiative.

La sécurité des cyclistes importe toutes et tous, mais la problématique doit être analysée de manière globale, comme le fait le Conseil fédéral. La Polcant et les polices communales se préoccupent de la sécurité des cyclistes depuis de nombreuses années. Beaucoup d'actions de prévention sont mises en place avec le BPA, le TCS, la Suva, PRO VELO, l'ATE. Actuellement, une campagne de prévention prévue sur 3 ans est diffusée, avec l'appui de PRO VELO. Elle porte sur le comportement des cyclistes dans les giratoires, les zones mixtes et l'usage des pistes et bandes cyclables.

Il y a également des cours d'éducation routière dans les écoles, dès la 6^e année. En 7^e et 8^e année, une leçon vélo-école avec un parcours pratique sur route est organisée.

Les associations (BPA, TCS, PRO VELO, ATE, etc.) sont favorables au port du casque, pas forcément à une obligation, mais elles mettent surtout en avant les questions d'infrastructures destinées aux vélos.

4. DISCUSSION GENERALE

Tout le monde se déclare favorable à ce qui peut permettre de réduire les risques, à l'instar du port du casque. Cependant, l'obligation à porter ce dernier divise la commission.

Pour certains commissaires, le casque protège et son port doit absolument être encouragé, mais il n'est pas la clé principale de la sécurité des cyclistes. Ils considèrent, comme diverses associations (TCS, PRO VELO, ATE ou BPA qui s'est prononcé contre l'obligation pour les vélos ordinaires, mais pour l'obligation du casque pour les vélos électriques de 45 km) que le port obligatoire du casque est une fausse bonne idée. En effet, la sécurité des cyclistes, comme celle des piétons ou des automobilistes relève en premier lieu des aménagements à disposition. En la matière, la séparation du trafic est la mesure clé d'une réelle sécurité. C'est d'ailleurs dans cette optique que la loi fédérale sur les voies cyclables qui entrera en vigueur en 2023

² 20.4210 « Augmentation de la sécurité pour les cyclistes »

impose par principe la séparation du trafic. Ajoutons qu'il importe également de veiller à la continuité des pistes. S'il n'est certes pas simple de proposer des aménagements en site propre partout ou de séparer les flux, des améliorations substantielles sont néanmoins parfaitement envisageables et surtout indispensables.

En outre, la sécurité se fait également par le nombre. Un commissaire indique que plus il y a de cyclistes sur la route, plus elles et ils sont sécurisés, les autres usagères et usagers s'y habituent. Rendre le casque obligatoire pourrait conduire à une diminution du nombre de cyclistes et donc à une sécurité moindre, de même qu'à considérer qu'il n'est pas nécessaire d'agir en faveur d'aménagements sécurisés. Il est également relevé que le casque apporte un faux sentiment de sécurité, aussi bien pour celle et ceux qui le portent que pour les autres usagères et usagers de la route. Il est constaté que dans le cadre du cyclisme professionnel, il y a quelques années, le port du casque n'était pas obligatoire. Depuis qu'il l'est devenu, il y a eu davantage de décès lors des courses. Il est rappelé qu'en cas d'accident, ce sont plus souvent d'autres parties du corps que la tête qui sont touchées.

L'Australie est actuellement le seul pays au monde où le port du casque à vélo est obligatoire. Or, les chiffres n'indiquent pas de baisse des blessé·e·s ou des mort·e·s ! Il est rétorqué que le nombre d'accidents n'a certes pas diminué, cela résulte peut-être d'une augmentation du nombre de cyclistes, non de l'obligation du port du casque. Le vélo en soi n'est pas dangereux, mais certaines pratiques peuvent l'être, de même que les autres véhicules. Il vaut mieux inciter les cyclistes à être attentif·ve·s à avoir déjà du matériel en ordre, et si elles ou ils portent le casque, rappeler qu'il doit être correctement ajusté et fermé.

La très grande majorité des commissaires admet que l'obligation du port du casque pour les vélos 45km/h est pour les jeunes jusqu'à 16 ans pourrait être une bonne mesure il s'agit surtout de sensibiliser envers toutes les usagères et tous les usagers de la route, mais en particulier à l'égard des jeunes. Une « éducation » à circuler en vélo électrique serait également souhaitable. Tous les moyens de transport peuvent cohabiter, moyennant le respect d'autrui.

Une partie des commissaires estime que l'initiative n'est pas l'outil adéquat, ce d'autant plus que le Conseil fédéral a déjà refusé une motion de même teneur. Un postulat qui mettrait en lumière les mesures prises et à prendre pour les cyclistes, qui fournirait des chiffres sur les infrastructures serait plus opportun. A noter que le nombre de personnes blessées augmente proportionnellement au nombre d'usagères et d'usagers, mais contrairement aux autres véhicules, il ne descend pas. Le postulat pourrait expliquer pourquoi.

D'autres commissaires estiment que la prévention n'est pas suffisante, des blessé·e·s graves et des mort·e·s auraient pu être évité·e·s avec un casque. Il est rajouté que le Conseil fédéral a proposé d'introduire une obligation en 2008 puis 2012 pour les jeunes utilisatrices et utilisateurs ; cela fait 10 ans déjà. Or entre-temps, il y a eu un essor du vélo, entre autres du vélo électrique. Raison pour laquelle une commissaire estime qu'il est donc fondamental et légitime de reposer la question du port obligatoire du casque. Outre la sensibilisation et le respect entre usagères et usagers, des aménagements adéquats dont des séparations de flux entre véhicules, sont essentiels. Cependant il est estimé qu'il est illusoire d'imaginer pouvoir rapidement transformer toutes les routes pour accroître la sécurité de chacune et de chacun. De plus, il est rappelé qu'il ne faut pas opposer infrastructures et port obligatoire du casque. Les accidents ne résultent pas toujours d'une collision avec un autre véhicule, les cyclistes peuvent perdre la maîtrise, glisser, etc. Un commissaire estime qu'au-delà des infrastructures, toute action permettant de diminuer les blessé·e·s et les décès doit être entreprise ; le port du casque obligatoire y participe. Plutôt que des demi-mesures (port obligatoire pour une certaine catégorie de vélos, jusqu'à un certain âge, en certains endroits, etc.) une obligation générale est davantage cohérente et adéquate. Comparativement, la ceinture en voiture est obligatoire partout, même dans des zones à trafic modéré. En outre, comment imposer le port du casque à un·e enfant alors que les adultes ne le portent pas ?

Madame la Conseillère d'Etat et ses services complètent la discussion en précisant les aspects suivants ; les questions de sécurité sont déterminantes pour l'usage du vélo ; toute la littérature scientifique converge en ce sens. Le sentiment de sécurité et la sécurité objective expliquent que certaines régions soient plus cyclophiles que d'autres. La sécurité est directement corrélée au niveau des équipements cyclables sur le réseau routier. Il convient d'œuvrer à éviter le nombre d'accidents, de collisions au lieu d'atténuer leurs conséquences, ce qui passe par des infrastructures adaptées. Le Canton de Vaud s'y active. La manière d'améliorer la sécurité des cyclistes est double, d'une part par la création d'infrastructures dédiées aux cyclistes et d'autre part par l'amélioration des conditions de circulation lorsqu'il y a mixité de trafic (modération du trafic, par exemple).

Le développement des infrastructures cyclables est inscrit dans le Plan directeur cantonal (PDCn). A ce titre, en 2008, le Conseil d'Etat a adopté la stratégie de promotion du vélo à l'horizon 2020. Il a alors progressivement équipé une partie de son réseau routier avec des aménagements cyclables dédiés, mais le rythme de réalisation était faible. En comparaison intercantonale, Vaud possède un niveau d'équipement bien inférieur à celui d'autres cantons. Partant de ce constat et souhaitant poursuivre ses efforts de développement de l'usage du vélo, le Conseil d'Etat a chargé la DGMR d'actualiser sa stratégie cantonale de promotion du vélo. Cette démarche en cours vise à compléter et renforcer l'action de l'Etat en proposant les mesures qui permettront de développer à la fois l'infrastructure pour le vélo, la promotion, la sensibilisation et la formation. Il s'agit de considérer que le vélo a pleinement sa place dans le panel de moyens de transport. Actuellement, plus de 50% des déplacements dans le canton s'effectuent sur de très courtes distances (3 à 5 km). En termes d'efficacité au niveau du temps, de l'énergie, de l'environnement, de congestion des réseaux, de santé, etc., le vélo, de même que la marche à pied, est le plus efficace. Pour conclure, il est précisé que la stratégie cantonale actualisée de promotion du vélo devrait être proposée cette année au Conseil d'Etat puis au Grand Conseil. Un des objectifs principaux est de développer et de renforcer les infrastructures en faveur des vélos. Cette stratégie se fait dans le cadre d'une démarche participative incluant l'ensemble des associations actives dans le domaine de la mobilité en général, les milieux économiques, des représentant·e·s du Grand Conseil. Au sein de ce groupe d'accompagnement, il y a une large adhésion à la nécessité de développer les infrastructures afin de promouvoir le vélo.

5. VOTE DE LA COMMISSION

La commission recommande au Grand Conseil de ne pas prendre en considération cette initiative par 5 voix contre 3 et 0 abstention.

Jouxkens-Mézery, 10 février 2021

*Le rapporteur :
(Signé) Sergei Aschwanden*