

NOUVELLE-CALEDONIE

Conseil Economique et Social

Nouméa, le 30 avril 2003

Vœu n°02/2003

relatif au port du casque obligatoire pour les cyclistes



Le Conseil Economique et Social de la Nouvelle-Calédonie, conformément à l'article 155 de la loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie,

Vu la délibération n° 03/CP du 05 novembre 1999 portant organisation et fonctionnement du Conseil Economique et Social de la Nouvelle-Calédonie,

Vu la délibération n° 1-CES/2000 du 07 mars 2000 portant Règlement Intérieur du Conseil Economique et Social,

Vu l'autosaisine en date du 04 avril 2003 du Conseil Economique et Social ***relative au port du casque obligatoire pour les cyclistes***,

Vu l'avis du Bureau en date du 28 avril 2003,

a adopté lors de la Séance Plénière en date du 30 avril 2003, les dispositions dont la teneur suit :

I / ETAT DES LIEUX

A) L'homme et son invention

En 1817, le premier ancêtre du vélo est inventé par le Baron de Drais, « la Draisienne » qui possède une roue avant directionnelle. Plus tard apparaît le "Vélocipède" dont le brevet est déposé en 1818.

En 1861, les frères Michaud, réparateurs de Draisienne ont l'idée de fixer des pédales sur l'axe de la roue avant. Ainsi, la révolution de « la petite reine » est en marche. Entre 1865 et 1870, on assiste progressivement à un agrandissement de la roue avant : on obtient alors le Grand-Bi.

Mais, c'est en 1868 que les journaux annoncent l'organisation des premières courses cyclistes du genre. Dans les années 1880, M. Meyer invente le pédalier suivi par la découverte de la chaîne à maillon de M. Galle. La bicyclette a alors presque atteint sa forme actuelle.

L'innovation pneumatique de M.Dunlop en 1888 du boyau gonflable donne une nouvelle dimension au vélo. Dix ans plus tard, M.Sachs invente la roue libre, qui n'oblige plus à pédaler en permanence.

Au 20ème siècle, la mise en place du dérailleur permet d'installer une boîte de vitesse qui régule des changements simultanés de plateau ou de pignon sur un vélocipède. Un véritable phénomène de société est de ce fait en marche : le boom du vélo !

B) Objet de l'autosaisine

Détente, santé, nature, sport, respect de l'environnement..., les motivations pour faire du vélo sont nombreuses, les pratiquants aussi : **25,5 millions de personnes** ont fait de la bicyclette au cours de l'année dernière en Métropole. Si la plupart des cyclistes pratiquent un vélo loisir (randonnée et tourisme, sur route ou à VTT), on note une recrudescence du vélo comme moyen de transport dans le paysage urbain des mégapoles, toujours plus engorgé en automobiles et pollution.

Désormais 16.6% de cyclistes utilisent le vélo pour leurs déplacements quotidiens. Il s'en vend sur le marché français 2 à 3 millions par an, c'est-à-dire davantage que de voitures particulières. Le vélo, pratique de loisir, sport ou moyen de locomotion, peut comporter des risques. Selon le dernier rapport de la Sécurité routière, on compte **255 cyclistes tués par an et 6520 blessés en 2000, soit sur les dix dernières années 2,5% des décès sur route.**

La Nouvelle-Calédonie n'échappe pas à ce constat illustré par les statistiques suivantes :

Accidents de vélos et cyclomoteurs en Nouvelle-Calédonie (enregistrés par la Gendarmerie Nationale)	
ANNEE	NOMBRE
1996	11
1997	13
1998	20
1999	10
2000	19
Total	73

Source Gendarmerie Nationale (accidents hors Nouméa)

Accidents de vélos en Nouvelle-Calédonie (enregistrés par la Police Nationale)			
ANNEE	NOMBRE	NOMBRE DE CYCLISTES A L'ORIGINE DE L'ACCIDENT	DECES
2002	21	8	2
2001	19	8	0
2000	19	8	0
Total	59	24	2

Source Police Nationale (accidents Nouméa et sa périphérie)

De plus, la géographie et le climat du pays favorisent le développement de la pratique du vélo en tant que sport ou moyen de transport à moindre coût financier, comme ces importations le démontrent.

Importations en Nouvelle-Calédonie de bicyclettes et autres cycles sans moteur (y compris les triporteurs)	
ANNEE	NOMBRE
1998	10 378
1999	16 642
2000	49 710
2001	19 244
2002	18 160
Total	114 134
Moyenne	22 827

Source : ISEE ; Direction Régionale des Douanes

II / OBSERVATIONS

?? **Le Conseil Economique et Social remarque** qu'aucune réglementation sur le port du casque obligatoire pour les cyclistes n'existe en Nouvelle-Calédonie, à contrario des pays voisins de la zone pacifique, tels que la Nouvelle-Zélande ou l'Australie qui ont opté pour une législation stricte.

?? **Le Conseil Economique et Social observe** que si la sécurité des cyclistes n'a cessé de s'améliorer depuis trente ans, la gravité des accidents reste constante dans le temps. Ainsi, **l'Institution souligne** que les aménagements de chaussées comme des pistes cyclables facilitent les déplacements mais n'évitent pas les collisions avec d'autres véhicules. Par ailleurs, **le Conseil Economique et Social note** que le cycliste réalise à chaque sortie un parcours d'obstacles, le mettant chaque jour un peu plus en danger.

?? Par conséquent, **le Conseil Economique et Social constate** que les blessures à la tête sont la principale cause de décès chez les cyclistes, selon le Baromètre Santé 2000, les accidents de vélo entraînent des blessures dans 30% des cas. La Commission met en exergue les données suivantes :

- ? ?la tête est touchée plus d'une fois sur trois, (38% avec des conséquences pouvant être fatales),
- ? ?55% pour les enfants âgés de 1 à 5 ans,
- ? ?48% pour les enfants âgés de 5 à 10 ans.

- ?? En ce qui concerne la Nouvelle-Calédonie, **le Conseil Economique et Social cite** les chiffres fournis par le service des Urgences du CHT Gaston Bourret, tels que : on enregistre 27 blessés suite à des accidents en 2001 et 18 en 2002.
- ?? **Le Conseil Economique et Social précise** que 25 accidentés ont présenté des traumatismes crâniens mais que sur les deux années réunies, 2 accidentés ont été admis en soins intensifs : ainsi, même un choc modéré peut provoquer des dommages irréversibles au cerveau.
- ?? **Le Conseil Economique et Social rappelle** qu'une étude réalisée à Seattle aux Etats-Unis met en évidence que le port du casque réduirait de 80 % la gravité des traumatismes crâniens et de 88% celle des lésions au cerveau. En conséquence, **l'Institution note** que les blessures à la tête peuvent être facilement prévenues, à coût très bas et avec peu d'inconfort. Pour exemple, **le Conseil Economique et Social cite** une étude publiée en mars 2002, selon laquelle « deux fois moins de cyclistes ont subi un traumatisme crânien, à Halifax au Canada, après l'adoption d'une loi en 1998 les obligeant à porter le casque ».
- ?? Par ailleurs, **le Conseil Economique et Social signale** que toutes les instances sportives telles que le Comité Régional du Cyclisme de Nouvelle-Calédonie ou la Ligue de Triathlon prônent la généralisation de cette mesure. De plus, **il remarque** que ces dernières l'appliquent déjà lors des compétitions. **Le Conseil Economique et Social ajoute** que ces sportifs ont une obligation morale d'exemplarité lorsqu'ils sont en représentation. Néanmoins, **l'Institution estime** que la prise de conscience passe par le développement d'outils pédagogiques adéquats.

III / PROPOSITIONS

- ?? **Le Conseil Economique et Social propose** que soit instaurée, en Nouvelle-Calédonie, ***l'obligation du port du casque pour les cyclistes, et qu'elle soit étendue également aux « rollers » et aux « skaters » sans distinction d'âge et de profession.***
- ?? De plus, **le Conseil Economique et Social souhaite** que seuls les casques homologués et répondant aux normes internationales soient vendus sur le marché calédonien.
- ?? En outre, **le Conseil Economique et Social estime nécessaire** qu'une campagne d'information et de prévention énergique soit mise en place (avec la Prévention Routière de Nouvelle-Calédonie), à laquelle pourraient s'associer les grands champions calédoniens de cyclisme et de triathlon ; ainsi que les organismes reconnus tels que Comité Régional du Cyclisme de Nouvelle-Calédonie et la Ligue de Triathlon lors des grandes manifestations sportives (tours cyclistes et triathlon international en Nouvelle-Calédonie).

?? **Le Conseil Economique et Social suggère** la multiplication des pistes cyclables ainsi que la matérialisation de voies réservées aux cycles sur le réseau routier territorial et communal.

LA SECRETAIRE

LE PRESIDENT

Léontine PONGA

Bernard PAUL

