



Test des casques de vélo: protection efficace, visibilité à améliorer

Berne, le 23 juin 2021. Dans le cadre de son test des casques de vélo 2021, le TCS a testé 14 des modèles les plus vendus ainsi qu'un casque-airbag. Au classement général, tous les casques ont obtenu au minimum la mention « recommandé ». Les seules critiques concernent une visibilité parfois faible et une mauvaise résistance à la chaleur.

L'intérêt pour les casques de vélo s'accroît au même rythme que la popularité des vélos et vélos électriques. Selon une étude¹, plus de 60% des utilisateurs de vélos électriques et plus de 50% des cyclistes utilisant un vélo sans assistance portaient un casque en 2019. Pour qu'un casque puisse protéger efficacement, il faut effectivement qu'il soit porté. Lors du test des casques de vélo 2021, le TCS a passé en revue 14 casques et un casque-airbag, afin d'aider à faire le bon choix.

Les modalités du test

Basée sur une analyse approfondie du marché, la sélection des produits à tester a été préalablement effectuée par la « Stiftung Warentest ». Comme l'absorption d'un impact est le critère principal pour un casque, tous les casques ont été soumis à un test d'impact prolongé à température ambiante. En cas de résultat négatif au test d'impact prolongé, un test d'impact complémentaire sur le modèle de la norme DIN EN 1078 a été effectué. Tous les casques prescrits pour l'utilisation de vélos électriques rapides jusqu'à 45 km/h répondent à cette norme. Le maintien des casques sur la tête a également été testé sur des mannequins. Ainsi, la résistance des dispositifs et leur facilité d'ouverture ont été mis à l'épreuve sur les mannequins et sur un échantillon test. Pour évaluer la visibilité, les éléments réfléchissants des casques ont été examinés et évalués, non seulement en fonction de leur nombre mais également de leur taille et de leur positionnement. Enfin, la maniabilité, le confort, la résistance à la chaleur et la teneur en substances nocives des casques ont également été testés. En marge de ce test des casques de vélo classiques et hors-classement, le casque-airbag Hövding 3 a subi un examen approfondi, y compris par le biais d'un crash test réalisé par un cascadeur.

Tous les casques recommandés, mais des réserves concernant la visibilité

Même le casque le plus mal noté du test a reçu une mention « recommandé » pour sa protection en cas d'impact. Il est étonnant de constater que c'est le casque le meilleur marché du test, le Urban Plus de Fischer (45 euros), qui offre la meilleure protection en cas d'accident. Mais pour l'instant, en Suisse, ce casque ne peut être acheté qu'en ligne. Le vainqueur du test, avec une note générale de 74%, est l'Uvex City i-vo MIPS; un modèle polyvalent. Il est arrivé deuxième dans la protection en cas d'accident et a obtenu la meilleure note pour sa maniabilité – ex-aequo avec les modèles de Cratoni et Giro. Il a également obtenu d'excellentes notes pour sa résistance à la chaleur et au test de substances nocives. Tous les casques testés ont obtenu au minimum la mention générale « recommandé ».

Toutefois, le test a également démontré qu'il reste des lacunes à combler. Dans l'obscurité, la visibilité devrait être améliorée avec des éléments réfléchissants: cinq des casques testés (Cratoni, Giro, Lazer, POC et Specialized) ne se sont pas révélés convaincants à cet égard. Ce problème peut être résolu en collant sur le casque des éléments réfléchissants du label MADE VISIBLE. Quatre casques (B'Twin, Bell, Fischer et Nutcase) ont montré des anomalies lors du test de résistance à la chaleur. Des bandes adhésives se sont détachées et le casque a subi des déformations. Enfin sur trois modèles (Lazer, POC et Specialized) les informations présentes à l'intérieur du casque sont critiquables, car incomplètes. Sur ce point, ces casques obtiennent donc la mention « recommandé avec réserve ».

Testé hors classement, le casque-airbag Hövding 3 s'est montré parfaitement convaincant en ce qui concerne la protection en cas d'accident, mais ce uniquement si l'airbag se déclenche. Ceci n'est pas garanti dans tous les cas, notamment en cas d'impact violent sans mouvement de rotation du cycliste. Il présente également des faiblesses au niveau de la maniabilité: son poids élevé et la formation de plis dans le tissu réduisent considérablement le confort.

¹ Source: BPA (Bureau de préventions des accidents)



125 ANS
ANNI
JAHRE

Les recommandations du TCS

- Pour garantir la meilleure visibilité possible, le casque devrait être équipé d'un dispositif d'éclairage LED. Comme l'utilisateur oublie souvent de l'allumer et que la batterie peut aussi être déchargée, le casque devrait en plus être équipé de sécurité passive, sous la forme d'éléments réfléchissants sur l'ensemble de la coque du casque et sur la mentonnière. S'ils ne sont pas fournis avec le casque, des éléments réfléchissants autocollants de la marque MADE VISIBLE peuvent être collés dessus. Un casque de couleur claire, avec des teintes voyantes, améliore la visibilité, de jour comme de nuit.
- Comme chaque tête a une forme différente, il est conseillé d'essayer le casque avant de l'acheter. Cela permet de contrôler l'ajustement et les différentes possibilités de réglage du casque et d'éviter ainsi un mauvais achat.
- Après un impact, le casque doit être remplacé, même s'il ne présente aucun dommage visible. Un choc peut compromettre partiellement ou entièrement la fonction protectrice du casque.
- Les recherches effectuées par le TCS sur les accidents démontrent qu'un casque peut protéger efficacement contre de nombreuses blessures à la tête en cas de chute. Même le casque le moins bien classé dans ce test peut dans un cas critique sauver une vie, s'il est porté de façon correcte. Donc la règle s'impose: toujours rouler avec un casque, bien porté et ajusté!

Contact : Laurent Pignot, porte-parole du TCS, 058 827 27 16, 076 553 82 39, laurent.pignot@tcs.ch, www.pressetcs.ch, www.flickr.com

Touring Club Suisse – toujours à mes côtés

Plus grand club de la mobilité de Suisse | depuis 125 ans au service de la Suisse | 23 sections | environ 1.5 Mio. de membres | 1'700 collaborateurs | 210 patrouilleurs | 360'000 interventions de dépannage par an | 81% des personnes dépannées peuvent reprendre la route | 55'000 interventions d'assistance de la centrale ETI | 5'700 évaluations médicales et 1'300 transports de patients | 21 centres techniques | 143'000 contrôles techniques de véhicules | 15 centres de conduite | 9'000 cours de conduite avec 123'000 participants | 8 centres de protection juridique | 40'000 affaires juridiques et plus de 7'000 renseignements juridiques par téléphone | 29 Campings avec 650'000 nuitées touristiques | Distribution de 80'000 gilets de sécurité aux élèves de première primaire