

## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>15109</b>	De <b>M. Olivier Véran</b> ( Socialiste, républicain et citoyen - Isère )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Écologie, développement durable et énergie		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > automobiles et cycles	<b>Tête d'analyse</b> > cycles	<b>Analyse</b> > vélos électriques. réglementation.
Question publiée au JO le : <b>08/01/2013</b> Réponse publiée au JO le : <b>25/06/2013</b> page : <b>6739</b> Date de changement d'attribution : <b>15/01/2013</b>		

### Texte de la question

M. Olivier Véran attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur les normes encadrant actuellement la dénomination, l'utilisation et le statut juridique des vélos à assistance électrique (VAE). Le décret n° 95-937 et la directive européenne n° EC2002-24 imposent, notamment, que la puissance du moteur d'un VAE soit limitée à 250 W maximum, et que l'assistance électrique doive diminuer progressivement avec la vitesse, puis se débrayer quand le vélo dépasse la vitesse de 25 km/h (art. R. 311-1 du code de la route). Au-delà, le VAE n'est plus un vélo mais un vélomoteur ou cyclomoteur, lesquels sont soumis à de nombreuses contraintes légales. Si une telle limitation de vitesse se justifie parfaitement pour des raisons de sécurité évidentes dans les zones urbaines, elle est un réel obstacle à l'utilisation des VAE dans les zones rurales ou à faible densité d'habitations, et surtout de circulation. Un vélo électrique plus puissant entre règlementairement dans la catégorie des cyclomoteurs et non plus dans celle des cycles. Aussi, il lui demande s'il serait envisageable, dans le but de promouvoir la mobilité à vélo, moyen de transport économique, efficace et propre, d'assouplir ou de modifier la législation imposant une limitation de puissance et donc de vitesse aux VAE.

### Texte de la réponse

La réglementation communautaire en matière de réception des véhicules à deux roues (directive 2002/24/CE du 18 mars 2002) fixe les critères techniques définissant le vélo à assistance électrique (VAE) en l'excluant du champ d'application de la réception. La réception signifie qu'un État membre a validé l'ensemble des essais techniques réalisés sur un véhicule. A partir de cette étape, il délivre la réception pour ce type de véhicules et en informe tous les États membres. Chaque État membre doit accepter tout véhicule déclaré conforme à cette réception, sans entrave. La reconnaissance se fait en général au travers de l'immatriculation. La réception des véhicules fixe au travers des domaines réglementés les dispositions applicables en matière de sécurité routière et l'exclusion du VAE du champ d'application de la directive n'a donc été possible qu'avec des critères techniques conservant le concept du VAE assez proche du vélo (puissance maxi 250 watts). Mais pour répondre en particulier aux préoccupations exprimées, le règlement européen daté du 15 janvier 2013, venant remplacer la directive 2002/24/CE, a divisé la catégorie des deux roues motorisés légers en deux sous-catégories soumises à réception : vélo à moteur et cyclomoteur. Cette sous-catégorie du vélo à moteur permet une puissance de 1 000 W (au lieu de 250 W pour le VAE). Compte tenu de ses caractéristiques et des impératifs de sécurité routière, ce véhicule est donc d'une part inclus dans le champ d'application des textes communautaires et d'autre part soumis à l'ensemble des textes techniques applicables. Il n'est donc pas envisageable d'assouplir les règles techniques au détriment de la sécurité routière. La réception du vélo à moteur sera la garantie du respect des règles essentielles de sécurité permettant son

développement dans les différents modes de mobilité.