



14ème législature

Question N° : 33051	De Mme Marie-Françoise Bechtel (Socialiste, républicain et citoyen - Aisne)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique >automobiles et cycles	Tête d'analyse >cycles	Analyse > vélos électriques. réglementation.
Question publiée au JO le : 23/07/2013 Réponse publiée au JO le : 14/10/2014 page : 8657 Date de changement d'attribution : 27/08/2014 Date de renouvellement : 29/10/2013		

Texte de la question

Mme Marie-Françoise Bechtel interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la réglementation du vélo à assistance électrique en France. Actuellement, le marché du vélo électrique est limité par une réglementation nationale extrêmement contraignante, ne prévoyant pas de statut intermédiaire entre la bicyclette et le cyclomoteur. Une des conséquences est que de nombreux ingénieurs et universitaires français, créateurs potentiels d'emplois, conçoivent des vélos électriques ainsi que des cycles motorisés électriques plus puissants, mais renoncent à les développer en vue d'une commercialisation. La grande libéralisation du marché des vélos à assistance électrique intervenue en Roumanie et dans une moindre mesure au Royaume-uni n'est sans doute pas souhaitable. D'autres pays comme l'Allemagne ont décidé de réglementer leur utilisation de manière suffisamment souple pour qu'ils puissent être utilisés par les citoyens dans le quotidien sans pour autant nuire à la sécurité routière. Dans notre pays, il pourrait être envisagé d'adapter la réglementation et tout particulièrement la limitation de la vitesse maximale autorisée à l'utilisation du vélo électrique à des pôles touristiques ainsi, dans une mesure limitée par les nécessaires considérations de sécurité, à son utilisation en zone urbaine. Une autre solution pourrait être d'assouplir la réglementation selon la nature des voies utilisées et en limitant cette réglementation à l'utilisation des personnes majeures. Elle lui demande les dispositions qu'il compte prendre afin de remédier à cette situation dommageable à l'égard de la compétitivité de notre pays.

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 la conformité du véhicule à l'ensemble des essais techniques imposés. A partir de cette étape, il délivre la réception pour ce type de véhicule et informe tous les États membres. Chaque État membre doit accepter, sans entrave, tout véhicule déclaré conforme à la réception. La reconnaissance se fait généralement au travers de l'immatriculation. La réception des véhicules fixe, au travers des différents domaines réglementés, les dispositions applicables en matière de sécurité routière et de protection de l'environnement. L'exclusion du VAE du champ d'application de la directive 2002/24/CE n'a donc été possible qu'avec des critères techniques conservant le concept du VAE assez proche du vélo (puissance maxi inférieure à 250W et nécessité de pédaler). Pour répondre aux préoccupations exprimées, le nouveau règlement européen 168/2013 du 15 janvier 2013, venant remplacer la directive 2002/24/CE en 2016, a divisé la catégorie des deux roues légers motorisés en deux sous-catégories soumises à réception : le vélo à moteur et le cyclomoteur. La



sous-catégorie du vélo à moteur autorise une puissance de 1 000W et sera intégrée dans l'arrêté fixant les modalités d'immatriculation des véhicules. Ce type de véhicule sera donc soumis à une réception et devra respecter des règles techniques adaptées à ces performances réduites. Il n'est donc pas envisageable d'assouplir les règles techniques pour ce type de véhicule dont la réception sera la garantie du respect des règles essentielles de sécurité permettant ainsi son développement dans les différents modes de mobilité.