



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>10704</b>	<b>De M. Olivier Véran ( La République en Marche - Isère )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Transports</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Transports</b>
<b>Rubrique &gt; cycles et motocycles</b>	<b>Tête d'analyse &gt; Statut des cycles en pleine nature</b>	<b>Analyse &gt; Statut des cycles en pleine nature.</b>
Question publiée au JO le : <b>17/07/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>03/12/2019</b> page : <b>10594</b> Date de changement d'attribution : <b>24/09/2019</b>		

### Texte de la question

M. Olivier Véran attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le manque de clarté en ce qui concerne le statut des cycles circulant en pleine nature. En effet, depuis trente ans la pratique du vélo tout terrain est en expansion. Pour autant, il n'existe toujours pas de disposition dans le code forestier prenant en compte cette activité. De surcroît, l'article R. 163-6 de ce même code réprimant la circulation des véhicules en pleine nature n'opère aucune distinction quant aux véhicules concernés. De ce fait, et par une interprétation stricte de cet article, les véhicules non motorisés quels qu'ils soient, cycles inclus, sont interdits de circulation en pleine nature. Cette imprécision va à l'encontre des enjeux de développement des transports doux et des enjeux de santé publique. Cela est d'autant moins cohérent que le code de l'environnement établit cette distinction entre les véhicules motorisés et les véhicules non motorisés, ce qui permet de combler les lacunes de la disposition du code forestier. Il souhaite donc savoir si une intégration sans équivoque du statut du cycle dans l'article R. 163-6 du code forestier est concevable afin d'éviter qu'un cycle ne se voit interdire, au même titre qu'une voiture, la circulation dans les espaces naturels. Il attire également son attention sur les multiples interprétations possibles de l'article L. 362-1 du code de l'environnement qui distingue certes la circulation des véhicules motorisés et celle des véhicules non motorisés mais qui reste flou pour ce qui est du statut des vélos à assistance électrique (VAE). En effet, bien que considérés comme des cycles, leur circulation a pu être réprimée par certains gestionnaires d'espaces naturels en vertu de l'article L. 362-1 du code de l'environnement, au motif qu'ils étaient des cyclomoteurs. M. le député rappelle qu'il existe une directive européenne datant de 2002 (2002/24/EC) qui fixe de manière explicite les critères de distinction entre cycles et cyclomoteurs, dans laquelle sont définis comme des cycles, les VAE dont la puissance nominale du moteur n'excède pas les 250W et dont l'assistance s'interrompt à la vitesse maximale de 25 km/h. Ces vélos à assistance électrique favorisent la pratique sportive de tous, notamment des séniors, des non-sportifs ou des personnes en surpoids, ce qui constitue un véritable enjeu de santé publique. Il l'interroge sur ce qu'elle pense d'une réglementation qui serait commune pour la circulation des cycles et des VAE dans les espaces urbains et naturels. Il souhaite également savoir s'il est envisageable de renforcer les distinctions visuelles entre les VAE répondant aux critères de la directive européenne et les VAE n'y répondant pas et qui entrent donc dans la catégorie des cyclomoteurs. Cela permettrait une meilleure différenciation des deux types de véhicules de manière à faciliter à la fois le travail des gestionnaires d'espaces naturels et l'utilisation de ces véhicules par les usagers.

### Texte de la réponse

Un vélo à assistance électrique (VAE), est ainsi défini au 6.11 de l'article R. 311-1 du code de la route : cycle équipé d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kilowatt, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km / h, ou plus tôt si le cycliste arrête de pédaler. Les vélos à assistance électrique dont la puissance du moteur auxiliaire est supérieure à 250W et inférieure à 1 kW sont des cyclomoteurs. À ce titre ils doivent faire l'objet d'une homologation au titre du règlement (UE) n° 168/2013, relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles. Ce règlement ne s'applique pas aux vélos à assistance électriques susvisés dont la puissance du moteur auxiliaire est inférieure à 250W. S'agissant de l'article R. 163-6 du code forestier, il proscriit autant la circulation des animaux de monture ou de charge que celle des véhicules motorisés. Qu'il concerne également les cycles ne paraît dès lors pas excessif. Si de nombreuses dérogations sont possibles, il convient de rappeler que, même non motorisés, les cycles constituent un véhicule et ne sont pas assimilables à des piétons. Dans un certain nombre de contextes, leur circulation peut, dès lors, être restreinte pour préserver le milieu naturel. L'expansion du vélo tout terrain et, singulièrement, celle du vélo tout terrain à assistance électrique, souhaitable pour favoriser la pratique sportive peut, en effet, légitimement interroger dans certains espaces naturels fragiles, au contraire des espaces urbains. Il appartient, dès lors, aux gestionnaires d'espaces naturels de règlementer leur usage en fonction des conditions locales et des nécessités de préservation.