



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> 3385	De <b>M. Francis Vercamer</b> ( Non inscrit - Nord )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et solidaire		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports urbains	<b>Tête d'analyse</b> > Bonus - acquisition vélo électrique	<b>Analyse</b> > Bonus - acquisition vélo électrique.
Question publiée au JO le : <b>28/11/2017</b> Réponse publiée au JO le : <b>13/03/2018</b> page : <b>2174</b> Date de changement d'attribution : <b>05/12/2017</b>		

### Texte de la question

M. Francis Vercamer attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur l'extension du bonus dans le cadre de l'acquisition d'un vélo à assistance électrique. À ce jour, le décret D. 251-2 du code de l'énergie impose comme condition au bénéfice de ce bonus l'achat d'un cycle neuf à pédalage assisté au sens de l'article R. 311-1 du code de la route. Cette réduction exclut du dispositif les installations de moteurs pédaaliers transformant des vélos classiques en vélos à assistance électrique. Il s'agit pourtant d'une opération présentant les mêmes objectifs que l'achat d'un cycle neuf subventionné : bénéfiques pour la santé et pour l'environnement. De plus, d'une part, ce système présente des atouts supplémentaires : réutilisation d'un vélo souvent inutilisé depuis quelques temps, coût inférieur à l'achat d'un vélo électrique neuf, adaptation parfaite du vélo à l'utilisateur. Et d'autre part il respecte les autres conditions restrictives : batteries sans plomb, puissance du moteur inférieure à 0,25 kilowatt. L'exclusion des kits d'installation de moteurs électriques pour vélos a causé une perte importante de part de marché aux vendeurs et installateurs de ce type de système, dans un secteur pourtant en pleine expansion. Il lui demande donc de bien vouloir lui indiquer dans quelles mesures est-il possible d'étendre le dispositif actuel, en minorant éventuellement l'aide accordée, ou de prendre en compte cette possible extension dans le cadre d'une nouvelle réflexion sur un dispositif d'aide au développement de ce mode de transport, outil précieux de transition écologique.

### Texte de la réponse

La vente au consommateur final d'un vélo à assistance électrique doit remplir les exigences du décret no 2016-364 du 29 mars 2016, en particulier son article 4 qui impose que le vélo soit fabriqué conformément aux normes publiées au Journal officiel de la République française ou conformément à un modèle bénéficiant d'une attestation de conformité aux exigences de sécurité, délivré par un organisme accrédité selon la norme EN/ISO 17025 par le Comité français d'accréditation (COFRAC). Si l'installation de moteurs pédaaliers sur des bicyclettes vise à répondre aux objectifs d'un vélo à assistance électrique en termes de mobilité, d'autres critères doivent être pris en compte. En effet, outre les exigences propres aux bicyclettes, les cycles à pédalage assisté, au sens de l'article R. 311-1 du code de la route, doivent satisfaire à des exigences supplémentaires : - déclenchement de l'assistance électrique (nécessairement liée au pédalage), - puissance de l'assistance et vitesse qu'elle permet d'atteindre (25 km/h), - compatibilité électromagnétique des moteurs, - sécurité des chargeurs, - recyclage des batteries. L'installation de moteurs à pédaaliers sur des bicyclettes ordinaires pose également des questions en termes de résistance du cadre ou



de performances de freinage. La récupération des batteries ou l'adaptation de kits de motorisation sur des vélos non conçus comme des cycles à pédalage assisté dès l'origine est également un point d'attention. Ainsi, les exigences environnementales (notamment une garantie du bon recyclage des batteries) et sécuritaires sont des contraintes fortes qui amènent à ne rendre éligibles que les cycles à pédalage assisté au sens de l'article R. 311-1 du code de la route.