

# Vélo électrique : une législation et des dangers encore méconnus

*Les vélos électriques se multiplient sur l'île. Ce qui entraîne une évolution de la législation étant donné les nouvelles problématiques et questions qu'ils soulèvent.*

L'image largement diffusée du village sur les réseaux est souvent celle de personnes se promenant à vélo dans une commune de l'île de Ré qui a longtemps fait sa publicité sur le vélo et la rose trémière. Une tendance depuis deux ans amène de plus en plus de vélos électriques dans le paysage rétais et sur l'ensemble du territoire. Leur prix « abordable » et leur facilité d'utilisation attirent de plus en plus d'acheteurs et de loueurs potentiels. Le gouvernement a donc dû, face à ce mouvement, légiférer en urgence en 2020 concernant ces nouveaux venus sur les routes et pistes : les VAE, vélos à assistance électrique.

Il convient de différencier trois types de vélos électriques. La première catégorie est celle des « VAE 250 watts » (vitesse 25 km/h), entrant dans la même catégorie légale que les vélos classiques et permettant donc l'accès aux pistes cyclables.

La seconde catégorie est celle des vélos dépassant les 250 watts, dits « VAE rapides », de plus en plus nombreux et dont la législation est souvent méconnue. En effet, ces vélos pouvant dépasser les 25 km/h, pour certains atteindre même les 75 km/h, la nouvelle

législation du code de la route impose des règles proches de celles des scooters : interdiction d'accès aux pistes cyclables, obligation d'immatriculation, obligation de port d'un casque de type 2 roues (et non d'un casque de cycliste), obligation d'une assurance spécifique.

## Hausse des accidents

La troisième est celle des « VAE 250 watts débridés » : lorsqu'un propriétaire débride son vélo, il peut aisément atteindre des vitesses de 35 à 45 km/h, la méthode étant présentée avec tutoriel sur plusieurs sites internet. Néanmoins cela entraîne un risque juridique : en cas d'accident de quelque type que ce soit, aucune assurance ne peut s'appliquer. Enfin le type même de véhicule est souvent vu comme « trop cool » alors qu'il possède un danger en lui-même, son poids : quand un vélo classique pèse de 5 à 10 kg, un VAE pèse lui en moyenne 25 kg.

Les statistiques de la Sécurité routière ont mis en avant un phénomène d'accidentologie des cyclistes en général encore en hausse pour 2019, le nombre de cyclistes tués augmentant de 12 % quand celui des utilisateurs



*Faudra-t-il un jour installer des barrières pour prévenir le risque d'intrusion des vélos? © S.G.*

de deux-roues baissait de 1 % (pour les blessés : + 17 % chez les cyclistes ; - 1 % chez les conducteurs de deux-roues). Le mois de septembre 2020 a été un moment charnière : ce mois-là 37 cyclistes sont décédés en 30 jours, chiffre le plus élevé depuis 10 ans. En 2019 les premiers chiffres spécifiques sur les VAE ont permis d'observer que 8 % des cyclistes tués l'ont été sur un vélo électrique et étaient âgés pour 85 % d'entre eux de 55

à 89 ans. Une relative dangerosité donc, encore peu médiatisée, et des pratiques hors législation encore peu contrôlées. Le VAE n'a donc pas que des avantages et son usage sur notre île, au vu des débordements parfois observés par certains usagers de vélo classique chaque été, présente un risque potentiel dont la saison à venir pourrait être la première période difficile. ■

S.G.