

20 sep 2016 -12:29

Un cadre légal pour les vélos électriques à partir du 1er octobre

Les vélos électriques sont de plus en plus populaires. Avec un vélo électrique, pédaler devient plus agréable car vous avez constamment l'impression de rouler avec le vent dans le dos. Ce vélo n'est pas seulement populaire chez les personnes plus âgées moins mobiles ou moins sportives. Il l'est aussi chez un nombre sans cesse croissant de jeunes qui achètent un vélo électrique pour pouvoir se rendre plus rapidement et plus confortablement à leur travail.

Et c'est précisément parce que les vélos électriques sont devenus populaires qu'un bon cadre légal est nécessaire. À partir du 1er octobre, on distinguera 3 catégories de vélos électriques :

- Les vélos électriques (≤ 250 W et ≤ 25 km/h) disposent uniquement d'une assistance au pédalage et ne nécessitent pas un certificat de conformité (COC). Ces vélos électriques 'conventionnels' se caractérisent par le fait que le moteur ne fournit une force de propulsion que lorsqu'on pédale activement.
- Les vélos motorisés (≤ 1000 W et ≤ 25 km/h) disposent toujours d'une assistance au pédalage, mais peuvent également être équipés d'un moteur capable de fournir une force de propulsion sans qu'il soit nécessaire de pédaler activement. L'âge minimum requis pour pouvoir rouler avec ce type de vélos est de 16 ans. Un certificat de conformité est nécessaire pour cette catégorie. Il garantit que le véhicule répond aux exigences techniques européennes. Ce document doit être conservé en lieu sûr, mais il ne faut pas obligatoirement l'avoir sur soi lors des déplacements. Lorsque le moteur peut également fournir une force de propulsion sans pédaler, il est également nécessaire de disposer d'une assurance.
- Les speed pedelecs : (≤ 4000 W et ≤ 45 km/h) sont des vélos électriques rapides dont l'assistance au pédalage continue de fonctionner au-delà de 25 km/h. En pédalant simultanément, on peut même atteindre 45 km/h. C'est pourquoi les speed pedelecs sont considérés comme des cyclomoteurs et non comme des vélos. Vu qu'ils font partie des cyclomoteurs, les règles de circulation afférentes aux cyclomoteurs leur sont également applicables. Ainsi, un casque vélo (ou cyclomoteur) et un permis de conduire sont obligatoires. Les speed pedelecs doivent également être immatriculés auprès de la DIV et être munis d'une plaque d'immatriculation spéciale, plus petite.

Rien ne change donc au 1er octobre pour les vélos électriques 'conventionnels'. Seules les personnes qui utilisent un e-bike rapide ou speed pedelec doivent avoir un permis de conduire (pour cyclomoteur ou voiture), immatriculer leur vélo et disposer d'une plaque d'immatriculation à partir du 1er octobre. Une assurance n'est nécessaire que pour les vélos ayant un moteur pouvant fonctionner de manière autonome sans qu'on ait besoin de pédaler.

Selon le Ministre de la Mobilité François Bellot, « l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement doit être encouragée en tant qu'élément d'une politique intermodale plus globale. Le vélo électrique mérite certainement d'y avoir une place, vu qu'il offre une solution positive aussi bien au problème des files qu'aux défis environnementaux. Grâce à ce nouveau cadre légal, nous pouvons régir son utilisation en toute sécurité pour les usagers de la route. »

« Alors que les personnes âgées utilisent leur 'pedelec' comme moyen de détente, les plus jeunes utilisent de plus en plus leur deux-roues rapide pour parcourir la distance entre leur domicile et leur lieu de travail. Le 'speed pedelec' offre d'emblée une belle alternative pour les trajets domicile-lieu de travail. En tant que fédération qui représente les entreprises actives dans le domaine de la mobilité et qui mise pleinement sur les concepts de mobilité multimodale proposés par ses entreprises membres vendant des solutions de mobilité individuelle ('mobility providers'), TRAXIO estime que l'élimination des imprécisions techniques dans la législation relative aux speed-pedelecs, notamment celles liées à leur utilisation, est une très bonne chose, aussi bien pour le consommateur que pour l'ensemble du commerce spécialisé de cycles (*) (commerce de gros et de détail) que TRAXIO représente. (*) (FEDERVELO & FEDERPROCYCLE) Il s'agit à présent de s'atteler à l'aménagement des 'cyclostrades' ou pistes cyclables rapides en tant qu'itinéraires cyclables supralocaux entre nos villes et communes. Le deux-roues (électrique) aura alors un bel avenir devant lui en tant que moyen de transport durable et constituera un produit technologique important pour le commerce spécialisé de cycles en Belgique. »

Karin Genoe, administrateur délégué de l'IBSR: "Promouvoir les vélos électriques est logique car ils ont tout à fait leur place parmi les moyens de transport alternatifs. Mais il est indispensable de bien les encadrer. C'est pourquoi l'IBSR a notamment participé au développement d'une nouvelle norme pour les casques des speed pedelecs. Le but de cette norme est de mieux protéger le cycliste en cas de chute à haute vitesse tout en offrant le confort comparable aux casques vélos traditionnels".

Plus d'info :

Sven Heyndrickx
Porte-parole SPF Mobilité et Transports
0473/83.64.90
Philippe Decrock
Porte-parole TRAXIO
0479/36.24.94
Stef Willems
Porte-parole IBSR
02/244.15.82

SPF Mobilité et Transports
City Atrium
Rue du Progrès 56
1210 Bruxelles
Belgique
+32 2 277 31 11
<http://www.mobilit.belgium.be>

Charlotte Van den Branden de Reeth
Porte-parole
+32 474 41 37 47
presse@mobilit.fgov.be