



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière

Date de la version 10/12/2015

Date impression 17/02/2016

Page 1 de 3

INTRODUCTION

Le projet d'Arrêté Royal « Vélos électriques » a été soumis pour avis du CSWSR lors de sa réunion du 9/12/2015.

Les aspects « assurance » des véhicules sont décrits dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs. Un véhicule automoteur est un véhicule destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique. Il doit être couvert par une assurance « responsabilité civile »(assurance RC).

Dans ce cadre, un vélo dont le moteur ne s'enclenche que si les pédales sont actionnées, n'est pas soumis à l'obligation d'assurance RC. Un vélo dont le moteur s'enclenche par un bouton, ou une poignée comme sur les cyclomoteurs sera donc un véhicule automoteur, et dès lors devra être couvert par une assurance RC. Tout utilisateur d'un cyclo répondant aux caractéristiques d'un véhicule « automoteurs » devra donc être clairement informé de son obligation de souscrire une assurance RC, et des risques conséquents dans le cas où une telle assurance ne serait pas souscrite. L'arrêté royal Vélos électriques ne contient aucune disposition à ce sujet. De plus, les conséquences en matière d'assurance et spécifiquement à l'égard du régime des usagers faibles (article 29 bis de la même loi) – responsabilité objective- ne doivent pas être perdues de vue.

AVIS

- 1) Le CSWSR considère que l'A.R. apporte un éclaircissement important sur la classification des vélos avec moteurs électriques, mais déplore que la législation soit extrêmement complexe.
 - a. Le CSWSR recommande donc qu'une communication soit organisée vers les usagers en vue de les informer clairement des droits et obligations liés à l'utilisation des cycles, des cycles motorisés, et des cyclomoteurs.
 - b. Le CSWSR recommande que tout revendeur de cycle motorisé, ou de cyclomoteur soit obligé d'indiquer par une étiquette claire et lisible, les caractéristiques, la classification et les droits et obligations lors de l'utilisation du véhicule (notamment l'obligation de souscrire une assurance RC, l'obligation d'immatriculation, l'obligation du port d'un casque, l'obligation de disposer d'un permis,). De plus, le CSWSR a estimé qu'il serait plus clair pour le consommateur de redéfinir les catégories d'engins en fonction des obligations légales y attendant (par exemple, catégorie 1 à catégorie 5), de manière à les

Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière

Date de la version 10/12/2015

Date impression 17/02/2016

Page 2 de 3

identifier plus clairement lors de l'achat. Cette mesure ne remettant pas en cause les catégories identifiées au niveau de l'Europe qui restent d'application.

- c. Une obligation similaire au point 2) devrait être appliquée pour les revendeurs de kits permettant de placer un moteur sur un cycle.

- 2) Le CSWSR rappelle la nécessité de procéder à une simplification du Code de la route. Le CSWSR demande dans le cadre d'une telle simplification, de donner la priorité à la cohérence, et la validité législative des textes, même si la lecture par un profane sera donc plus complexe, et en assurant dès lors la publication de documents de vulgarisation. Pour rappel, une telle simplification des textes a été lancée en 2006 dans le cadre de la CFSR, mais ne s'est jamais concrétisée, même si une proposition de refonte a été soumise en juillet 2010 par le SPF Mobilité et Transport pour avis aux Régions. Un Avis avait été rendu en 2010 par le CSWSR sur les textes soumis. Suite au transfert aux Régions de plusieurs compétences, les textes devraient être expurgés des articles liés aux compétences régionales.

- 3) Le CSWSR recommande que toute possibilité de circulation à contresens dans un SUL par des cyclomoteurs et des « Speedélec » soit limitée par les gestionnaires de voiries compétents au cas où la sécurité de ces usagers pourra être assurée, malgré leur vitesse supérieure à celle des vélos, ou des vélos à assistance électrique. A ce jour, en pratique, très peu de SUL permettent la circulation de cyclomoteurs à contresens.

- 4) Le CSWSR considère que les panneaux F99a et F99c recouvrent des notions très proches et peuvent en outre être complétés par des sigles complémentaires. Le CSWSR recommande donc de fusionner les deux panneaux, en laissant aux gestionnaires de voirie la possibilité de compléter les types d'usagers qui peuvent utiliser la voirie concernée.

- 5) Le CSWSR estime que le sigle « Speed pedelec » avec la mention d'une lettre S peu visible risque d'accroître les confusions. Notamment, sur base de la présence d'un tel sigle, des cyclomoteurs pourraient être induit à circuler sur des voiries dont le RAVel, sur lesquelles ils ne sont pas autorisés. Le CSWSR recommande donc d'analyser la possibilité de mieux identifier les Speed pedelec :
 - a. Soit par un sigle vélo avec la lettre S
 - b. Soit par un sigle cyclo plus gras avec la lettre S
 - c. ...



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière

Date de la version 10/12/2015

Date impression 17/02/2016

Page 3 de 3

- 6) Dans le projet de modification de Code de la route, il était prévu d'adapter la définition du signal F99 pour que celui-ci ne s'applique plus uniquement à un chemin mais aussi à une partie de la voie publique. Ce projet n'est pas encore sorti. Le CSWSR recommande donc de profiter des modifications pour les vélos électriques pour glisser cette adaptation qui permettrait de faciliter pas mal d'aménagements cyclables tout en ayant à disposition la possibilité de créer des cheminements facultatifs pour cyclistes. Le CSWSR propose donc d'adapter l'article 71 du Code de la route pour les signaux F99a, F99b, F101a et F101b suivant ce projet en profitant des modifications en cours :

Définition actuelle :

« Chemin réservé à la circulation des piétons, cyclistes et cavaliers. Le signal peut être adapté en fonction des catégories d'usagers admises à circuler sur ce chemin »

Proposition :

« Voie publique ou partie de voie publique réservée à la circulation des piétons, cyclistes et cavaliers. Le signal peut être adapté en fonction des catégories d'usagers admises à circuler sur ce chemin ou cette partie de chemin.

- 7) Concernant l'article 6, qui prévoit la définition d'une bande réservée aux heures de pointes, très peu d'informations sont disponibles sur les modalités et l'usage d'une telle bande. Le CSWSR recommande que dans la définition, et la mise en œuvre de telles bandes, soit évitée toute confusion avec les « bandes Bus ». L'information reçue à ce jour sur de telle bande réservée aux heures de pointe est trop succincte que pour permettre au CSWSR de donner un avis plus détaillé.
- 8) Le CSWSR a été informé de la volonté du SPF d'imposer l'immatriculation des Speed pédélec. L'AR correspondant devrait donc être publié concomitamment à la publication du présent projet d'AR. Les informations vers les revendeurs de cycles devraient aussi être assurées.