



## Charte du VTT-VAE

### Informations complémentaires

Selon l'article R.313-33 du code de la route, tout vélo doit être muni d'un appareil avertisseur (sonnette) constitué par un timbre ou un grelot dont le son peut être entendu à 50 mètres au moins. L'emploi de tout autre signal sonore est interdit. Le non-respect de cette obligation est passible d'une amende.

En vigueur depuis le 31 décembre 1976, la loi n° 76-1285 interdit l'accès du sentier du littoral à tous les vététistes. Seules des portions non régies par cette loi peuvent être empruntées selon certains critères. 16 lacs de plus de 1.000 hectares sont concernés par l'application de la « loi littoral », dont la plupart sont situés en zone de montagne (Bourget, Serre-Ponçon, Annecy, Léman, Naussac, Vassivière, Sarrans et Granval).

Selon l'Article L2213-4 du code général des collectivités territoriales, le maire peut, par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies ou de certains secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs est de nature à compromettre soit la tranquillité publique, soit la qualité de l'air, soit la protection des espèces animales ou végétales, soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques. Dans ces secteurs, le maire peut, en outre, par arrêté motivé, soumettre à des prescriptions particulières relatives aux conditions d'horaires et d'accès à certains lieux et aux niveaux sonores admissibles les activités s'exerçant sur la voie publique, à l'exception de celles qui relèvent d'une mission de service public.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés pour assurer une mission de service public et ne peuvent s'appliquer d'une façon permanente aux véhicules utilisés à des fins professionnelles de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels.

Si un arrêté municipal a interdit la circulation des VTT sur tout ou partie du territoire d'une commune, les agents habilités peuvent constater les infractions à cette interdiction. En l'absence d'arrêté municipal, dans ce cas il n'y a tout simplement pas d'infraction.

Les arrêtés municipaux sont pris sur le fondement des articles L.2213-1 et L.2213-4 du Code Général des Collectivités Territoriales et doivent respecter les règles suivantes à peine de nullité :

\*viser les textes en vigueur : art.L2213-1 et L.2213-4 du Code général des collectivités territoriales, les art.L.362-1 et suivants du Code de l'Environnement et le décret n°92-258 du 20 mars 1992 portant modification du Code de la route et application de la loi du 3 janvier 1991 relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels.

\*motiver l'arrêté : assurer la protection des espaces naturels, la tranquillité publique, un développement touristique respectueux du patrimoine naturel.

\*nommer les milieux naturels à protéger, justifier leur sensibilité ou indiquer le type de protection dont ils bénéficient.

\*indiquer les voies interdites à la circulation.

\*indiquer précisément les dérogations permanentes (véhicules de secours, gendarmerie,...) ou temporaires.

Pour que l'arrêté soit légal, l'interdiction :

- ne doit pas présenter un caractère général et absolu (interdire par exemple la circulation sur la totalité des chemins ruraux)
- ne doit pas compromettre l'exercice de la liberté fondamentale d'aller et venir (liberté de circulation)
- doit être strictement adaptée à l'objectif d'ordre public qu'elle entend poursuivre
- doit être appropriée, par sa nature et sa gravité, à l'importance de la menace ou du trouble qui fonde l'intervention de cette mesure.

## Dispositions spécifiques à l'utilisation du vélo à assistance électrique (VAE)

Le VAE est un véhicule qui répond aux conditions suivantes :

- assistance active uniquement lors du pédalage (assistance coupée si le pédalage s'arrête) ;
- l'assistance se coupe au-dessus de 25 km/h ;
- moteur électrique d'une puissance inférieure ou égale à 250 W (puissance nominale continue).

C'est un vélo classique auquel sont ajoutés :

- un moteur électrique qui peut être situé dans la roue avant ou arrière, dans le pédalier et quelquefois déporté par courroie. La loi limite sa puissance à 250 W et sa vitesse à 25 km/h,
- une batterie qui, selon la technologie utilisée, apporte une autonomie plus ou moins importante. Un chargeur est fourni pour l'alimenter sur le secteur.
- un contrôleur électronique qui permet de réguler les différents composants (intégré dans le bloc batterie sur l'image ci-contre)
- un boîtier de commande au guidon, qui n'est pas forcément présent selon les modèles, et qui permet à l'utilisateur de moduler son assistance, de connaître son kilométrage...

Il existe différents types d'assistance électrique :

- **assistance par rotation du pédalier** : c'est le système le moins coûteux et le plus courant. Situé au niveau du pédalier, un capteur détecte la rotation de celui-ci et donc le pédalage mais non la pression exercée sur la pédale. Le moteur libère la totalité de son énergie instantanément.
- **assistance par capteur de pression** : le moteur démarre dès qu'il sent la pression exercée sur la pédale. Plus l'utilisateur appuie sur les pédales, plus le moteur l'aide, même si sa cadence de pédalage est faible.
- **assistance par capteur d'effort** : c'est le pédalage et sa cadence qui commandent la puissance du moteur. Plus le cycliste pédale à une cadence élevée, plus il bénéficie d'une assistance. Ce système rend les démarrages en côtes plus aisés.
- **assistance par tension de la chaîne ou du cardan** : l'assistance se met en marche par tension de la chaîne. Ce système est très réactif puisque la chaîne se tend dès que le pied est posé sur la pédale. Il favorise donc les démarrages en côte mais présente l'inconvénient de toujours devoir appuyer sur les pédales pour avancer.

De même, il existe plusieurs familles de batteries qui se différencient par le poids, la puissance, la capacité énergétique et la durée de vie.

Certains constructeurs commercialisent toutefois des « VAE rapides », pouvant assister le pédalage jusqu'à 45 km/h. Ces véhicules sont considérés comme des cyclomoteurs ordinaires par l'Union européenne et par le code de la route français, avec les contraintes correspondantes :

- Ils ne peuvent être utilisés qu'à partir de 14 ans.
- Le permis AM est requis pour les personnes nées à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1988.
- Le port d'un casque homologué est obligatoire.
- Le vélo doit être muni des équipements obligatoires pour les cyclomoteurs : indicateur de vitesse, feux stop, totaliseur kilométrique, rétroviseur, etc.
- L'immatriculation et l'assurance sont obligatoires.
- L'utilisation des aménagements cyclables est interdite.

De ce fait, l'utilisation de ces VAE rapides est interdite en montagne au même titre que les véhicules motorisés.

Il est possible de s'assurer en véhicule de loisir (comme les quads)

## Développement des VAE

Parc de location étoffé, signalétique adaptée, parcours spécifiques, points de recharge gratuits, le vélo à assistance électrique redonne une bouffée d'oxygène aux activités estivales dans les stations

de montagne. Que ce soit par les grands cols ou sur les pistes ; avec les VAE, la montagne n'aura jamais été aussi accessible à vélo !

Répertoriées dans les dépliants édités pour les circuits de VTT AE, les bornes de recharge se trouvent en règle générale chez des loueurs de vélos, des hôteliers ou des restaurants et sont mises à disposition gratuitement.

Les enquêtes de l'UNION sport & cycle montrent qu'en montagne, désormais 6 vélos loués sur 10 sont des VAE ! On assiste donc à une vraie transformation de l'offre de location en station : le vélo devient enfin accessible à tous. Il offre une pratique familiale propice à la découverte d'un environnement étendu au même titre que la randonnée, toute proportion gardée.

Et pour les loueurs, le VTTAE est un produit qui correspond bien aux pistes aménagées par les stations mais il permet également à une clientèle moins sportive de franchir les cols par la route. C'est également un bon moyen de prolonger la saison d'été au-delà de la période d'ouverture des remontées mécaniques.

La pratique du VAE s'adresse à un public plus large que le VTT.

Il ne s'agit plus de dévaler des pistes balisées dans des bike parks après remontée mécanique (appelée pratique du DH), mais de pratiquer la promenade de village en village ou monter des pentes qui seraient difficiles voire impraticables par des VTT classiques.

De ce fait, les usagers doivent être impérativement formés aux bonnes pratiques de ce sport.

**Le VAE bénéficie d'une assistance et non d'une propulsion. De ce fait, il rentre dans la catégorie des vélos et de leur réglementation.**

Les conséquences du non-respect des conditions de définition d'un VAE ne sont pas négligeables car cela ferait entrer le cycle dans la catégorie des cyclomoteurs. Ceci implique l'obligation de faire appel à une assurance bien spécifique, de porter un casque, de posséder le brevet de sécurité routière et de faire immatriculer le vélo.

**Par conséquent, la charte du VTT s'applique aux usagers du VAE.**

**Toutefois, un très gros effort de formation des opérateurs (Loueurs, écoles VTT, accompagnateurs,...) est indispensable compte tenu de l'élargissement de la clientèle.**

**Les associations adhérentes de la FARSM (Fédération des Associations de Résidents de Station de Montagne) proposent aux maires de promouvoir des arrêtés définissant certaines restrictions à l'utilisation des VTT sur les sentiers de promenade, et de les informer sur la nécessité de diffusion de la charte du VTT-VAE (charte présente sur le site et dans les locaux de l'Office de Tourisme, flyers distribués aux écoles VTT et aux loueurs, information et sensibilisation des accompagnateurs de montagne, affichage en mairie,...)**