

CYCLOMOBILES LÉGERS : LES DRAISIENNES ÉLECTRIQUES SONT LÉGALISÉES EN FRANCE



**CYCLOMOBILES
LÉGERS : LES
DRAISIENNES
ÉLECTRIQUES
SONT
LÉGALISÉES EN
FRANCE**

17 janvier 2022

**LES CONSOLES
AYN ODIN
COMMENCENT A
ÊTRE EXPÉDIÉES**

17 janvier 2022

**MANGOPI MQ
PRO : UNE
SOLUTION RISC-
V AU FORMAT PI
ZERO**

17 janvier 2022

**NUC 11
ESSENTIAL
"ATLAS
CANYON" : LES
NUC JASPER
LAKE D'INTEL**

16 janvier 2022

**SAMSUNG
FREESTYLE : LA
MODE EST AUX
VIDÉOPROJECTEURS
PORTABLES**

14 janvier 2022

Cyclomobiles légers : Le gouvernement fait entrer les draisiennes électriques dans le code de la route comme des EDPM.

Par Pierre Lecourt

22 commentaires

| Le 17 janvier 2022

C'est sous l'appellation Cyclomobiles légers que le gouvernement **vient de légaliser les draisiennes électriques et engins assimilés dans le code de la route**. Ces véhicules étaient jusque là interdits, totalement illégaux et souvent vendus de manière tout aussi illégale par... tout le monde.

Une nouvelle qui devrait réjouir les vendeurs de matériel mais peut être chagriner les usagers des pistes cyclables qui vont probablement vite devenir des pistes de plus en plus motorisées.

La définition de ces Cyclomobiles légers est assez sommaire. Il s'agit d'engins deux roues motorisés à place assise destinés au transport d'une seule personne et dépourvus de tout dispositif destiné au transport de marchandises. Ils devront être bridés à 25 Km/h maximum, comme les autres EDPM, et nécessiteront pour rouler de souscrire à une assurance spécifique. Aucune immatriculation ne sera nécessaire pour les employer. Suivant en cela les mêmes règles que les autres EDPM. Ils auront donc droit aux pistes cyclables et au déplacement en ville sur la chaussée.

**ASUS ZENBOOK
17 FOLD OLED :
UN 17" À ÉCRAN
PLIANT**

14 janvier 2022

**MINIFORUM
UM350 : UN
PASSAGE AU
RYZEN 5 3550H**

14 janvier 2022

**SENSOR WATCH :
TRANSFORMER
SA MONTRE
CASIO AVEC UN
MICROCONTROLEUR**

13 janvier 2022

**LE NUC 12
PERFORMANCE
NE SERA PAS
COMMERCIALISÉ**

13 janvier 2022

**RAZER ZEPHYR
PRO OU QUAND
LE MARKETING
DEVIENT
DANGEREUX**

13 janvier 2022

**Retourner
en Haut !**

Dans ce cadre « Cyclomobiles légers », le législateur reste assez flou sur la description de l'engin. Il s'agit d'un véhicule type L1e-B, donc d'un deux roues, avec un siège et aucune possibilité pour accueillir plus d'un passager ou un bagage autre que celui porté par le passager : pas de selle arrière ou de simple porte bagage. Le moteur doit être obligatoirement électrique, limité à 350 watts et ne pas permettre un dépassement de 25 Km/h en vitesse maximale. Le véhicule, enfin, ne doit pas excéder les 30 kilos à vide. Ces engins n'ont pas besoin de pédales mais il n'est pas précisé que cette absence est obligatoire.

Pourquoi « flou » ? Parce que l'engin n'est pas décrit plus précisément et qu'on peut se demander comment sera classé un vélo électrique avec une poignée d'accélérateur et un moteur ? Grâce à cette poignée, il ne s'agira plus d'un vélo mais d'un de ces cyclomobiles légers. Son moteur pourra donc passer de 250 watts, la limitation pour les vélo électriques, à 350 watts. Rappelons au passage que la loi n'a toujours pas évolué pour les vélo-cargos électriques toujours limités à 250 watts en France. Beaucoup d'associations et d'utilisateurs souhaitant une évolution de ce type de motorisation sur ces engins destinés à porter des charges lourdes avec une aide au pédalage, sans pour autant toucher à leur vitesse maximale.

Voici les nouveaux cyclomobiles légers...

Cette appellation cyclomobiles légers comprend donc les trottinettes électriques avec selle, les draisiennes électriques et certains vélos électriques qui entrent dans ce cadre. Le poids de 30 Kg permettant une assez large gamme de produits.

Les propriétaires n'auront pas besoin de plaque d'immatriculation ni de carte grise, seule l'assurance de type EDPM sera obligatoire ainsi que tous les éléments techniques correspondant aux EDPM en général : avertisseur sonore, phares avant et arrière, catadioptres, freins efficaces... Le port du casque est recommandé mais pas obligatoire pour les plus de 12 ans. Car oui, les enfants vont avoir le droit de conduire ces engins sous réserve d'une assurance en leur nom. Il est interdit de téléphoner ou d'écouter de la musique en conduisant. Evidemment, le code de la route s'applique et vous n'avez pas le droit de conduire sur les trottoirs (135€ d'amende) mais vous pourrez stationner dessus avec la même exception que les vélos. Il est possible de pousser des cyclomobiles légers sur le trottoir en marchant à leur côté.

La circulation est possible dans tous les lieux où la limitation de vitesse est de 50 Km/h : en gros, en ville. Impossible de sortir des villes sauf via des pistes cyclables ou des voies vertes. Comme pour les EDPM classiques, tout véhicule ne respectant pas une limitation par construction des 25 Km/h sera sanctionné par une amende de 1500 euros, sera susceptible d'être confisqué par les forces de l'ordre et ne donnera lieu à aucune couverture de la part de votre assureur.

Cyclomobiles légers : bonne ou mauvaise nouvelle ?

L'arrivée de ces cyclomobiles légers dans le code de la route est une surprise pour ma part. Le fait que le gouvernement n'intervienne pas depuis plusieurs années sur le fait que tous les revendeurs proposaient ces produits de manière illégale jusqu'alors m'a clairement mis la puce à l'oreille mais je pensais le lobby des deux roues motrices plus puissant. Ces nouveaux engins vont signer l'arrêt de mort de nombreux produits thermiques comme des scooters entrée de gamme mais aussi des vélos électriques premier prix.

C'est peut être une bonne nouvelle pour certains utilisateurs qui roulent avec des engins de ce type qu'ils vont pouvoir enfin assurer. Partir le matin en se disant qu'en cas d'accident, on ne devra pas payer toute sa vie est plutôt rassurant. Il est possible également qu'avec cette législation des solutions de draisienne électrique de qualité émergent et que certaines marques proposent des engins intéressants à suivre.

Reste que c'est également une mauvaise nouvelle d'un point de vue usagers. Les utilisateurs de vélos – électriques ou non – vont voir émerger une nouvelle population sur les pistes cyclables. Celle de ces draisienne est déjà présente mais avec la légalisation du format, elle devrait largement enfler. Il suffit de voir les bouchons de voitures dans toute grande ville pour comprendre le gain de temps proposé par ces nouvelles mobilités.

Le risque étant que ces pistes soient de moins en cyclables et de plus en plus motorisées. A cela plusieurs raisons.

D'abord parce que ces engins se conduisent différemment des vélos, même électriques. Quand il suffit de tourner une poignée de gaz pour passer de 0 à 25 Km/h sur une dizaine de mètres, on a un comportement de conduite très différent d'un cycliste qui doit pédaler sur 50 mètres pour atteindre cette même vitesse. On risque de retrouver sur les pistes des comportements identiques à ceux des départementales deux voies ou des conducteurs « sportifs » vous collent avant de vous dépasser à la première occasion et dans des conditions qu'on qualifiera de « pas très optimales » pour rester poli.

Si la sauce prend, et je ne doute pas un instant qu'elle va prendre, ces engins vont pulluler : ils sont peu chers, amusants à conduire et font vraiment de l'oeil aux plus jeunes. Pouvoir acheter un « pseudo scooter » sans avoir besoin de casque, de gants ni de plaque d'immatriculation est un rêve pour beaucoup d'enfants. C'est également une solution pour les gens qui ont peur de se faire voler leur vélo. Ces draisiennes sont plus légères et souvent moins encombrantes. Elle pourront donc être transportées plus facilement et rangées dans un local ou un espace plus ou moins aménagé sur le lieu de travail. Au contraire d'un vélo qui reste souvent dans la rue.

Une prolifération de ces engins : trottinettes modifiées pour ajouter un siège, draisiennes électriques et autres vélos avec poignée d'accélérateur, devrait donc arriver. Avec des effets secondaires pas encore bien identifiés. Le premier étant que cela va devenir impossible pour un agent des forces de l'ordre de faire la surveillance de ces engins. Comment distinguer une draisienne qui va à 25 Km/h d'un modèle qui va à 30 Km/h. Certains Speedelec, des vélos électriques puissants, ont un système pour basculer facilement d'un moteur débridé capable d'atteindre les 60 Km/h à un compteur qui se limitera à un sage 25 Km/h. En cas de contrôle, une simple commande permet de tromper toute vérification.

L'autre problème étant d'avoir **des enfants de 12 ans et plus dans le trafic routier** si la ville ne propose pas de piste cyclable. Outre le fait que ces engins sont souvent assez bas et les voitures de plus en plus hautes, la conduite et la visibilité de ces machines est déjà pointée du doigt de part les comportements des utilisateurs dans les pays où ces machines ont été légalisées. Un adulte sur une draisienne électrique est moins visible que sur un vélo ou même une trottinette.

Enfin, ces engins, comme les trottinettes, proposent un comportement différent aux utilisateurs puisqu'il n'y a aucune corrélation entre la vitesse obtenue et l'effort nécessaire pour l'atteindre. Pour beaucoup ce sont des engins de loisir, funs et grisants. Ils incitent moins à la prudence que le vélo et le fait de disposer d'une bonne accélération avec un moteur de 350 watts et un véhicule de moins de 30 kilos va certainement pousser vers des usages plus « acrobatiques ».

Il aura donc fallu **trois ans entre l'apparition de ces engins en France à destination des revendeurs** et aujourd'hui pour que le gouvernement légifère sur le statut de ces engins en inventant ces cyclomobiles légers. Une victoire pour les distributeurs et les vendeurs qui vont pouvoir rentrer dans les clous après des années de commercialisation illégale. Il n'est pas bien sûr que cela soit une victoire pour le code de la route pour le moment, notamment au vu des infrastructures dédiées à ces nouveaux engins et partagées avec une population d'utilisateurs toujours plus grande. Le gouvernement

s'émouvait il y a encore pas longtemps des dégâts causés par la promiscuité organisée entre des piétons et des trottinettes électriques de 15 kilos. Je n'ai pas hâte de voir ce que ces engins de 30 Kilos propulsés sur des « trottoirs partagés » va donner.

Je n'ai qu'un espoir, que ceux qui utilisent un scooter thermique bruyant et polluant pour faire de petits trajets, se décident à choisir un de ces engins... Mais je ne me fait pas trop d'illusions là dessus. Les cyclomobiles légers vont n'être que des achats de transition avant de pouvoir obtenir un « vrai » scooter avec plus de puissance et... de nuisance.

Soutenez Minimachines, partagez le !



twitter



partager



flux RSS



courriel



imprimer



faire un don

TAGS

DRAISIENNE

EDPM

BILLET PRECEDENT

**LES CONSOLES AYN ODIN
COMMENCENT A ÊTRE
EXPÉDIÉES**

BILLET SUIVANT

**ASUS ANNONCE QUATRE
NOUVEAUX ÉCRANS MOBILES**

22 COMMENTAIRES SUR CE SUJET.

cpeu

17 janvier 2022 - 15 h 30 min

Merci pour le nouvel épisode de cette série catastrophe.
Moins de sport, plus de pollution et d'accidents : c'est réjouissant !

Crazy Warthog

17 janvier 2022 - 15 h 38 min

Je n'aime pas ces engins.

fabriqués en Asie, assez peu qualitatifs et ne représentent pas d'intérêt par rapport à un VAE même bas de gamme, avec une autonomie et des organes de sécurités souvent faibles...

Par contre c'est intéressant en report modal: en effet c'est toujours moins pire qu'un scooter thermique, ou même un scooter électrique pour des déplacements de quelques kilomètres en ville.
Comme le sont les trottinettes électriques...

C'est là que je trouve vraiment dommage que le transport de marchandise soit prohibé: on a même pas de droit à un simple porte-bagage pour ramener quelques petites courses ou un colis de la poste, c'est sac à dos obligatoire.

Au début je pensais à un amendement anti-déliveroo mais tous les livreurs tournent avec un sac à dos, du coup je ne vois pas l'intérêt...

D'ailleurs que ce passe-t-il si on rajoute ne serait-ce qu'une attache pour une sacoche ou un panier sur le guidon ?

pjerem

17 janvier 2022 - 15 h 40 min

> Le risque étant que ces pistes soient de moins en cyclables et de plus en plus motorisées.

Eh bien peut être est-ce le bon timing pour commencer à éliminer le concept de « piste cyclable » mais d'ouvrir grand la route à tous ces appareils légers (y compris le vélo).

Je ne suis pas sûr qu'interdire tel ou tel appareil soit la solution. La prolifération de ces appareils est une bonne chose pour l'écologie et pour la vie en ville (quel que soit l'appareil, l'efficacité énergétique sera toujours plusieurs ordres de grandeur inférieure à une citadine). Par contre il devient urgent de réellement adapter les villes à ces nouveaux véhicules et de faire de la voiture une simple « invitée tolérée » (pour les usages irremplaçables) et non plus la reine des rues.

Parce que oui, si des draisennes motorisées, des vélos, des trottinettes doivent se partager une bande d'un mètre de largeur, effectivement ça

va être chaud. Mais rien n'impose à cette bande réservée de faire seulement 1m, si ce n'est que l'on cherche à garder le reste du bitume pour les voitures.

Alain

17 janvier 2022 - 16 h 00 min

ça alors... une sous-catégorie des véhicules L1e-B donc (les cyclomoteurs « 50cc »); Mais avec des règles de circulation et obligations calquées sur les EDPM et non sur les autres L1e-B; pourquoi ne pas avoir simplement modifié la définition de la catégorie « EDPM » dans ce cas ?? Y aurait-t-il d'autres subtilités parmi les autres articles du code la route modifiés? En lecture rapide je n'en ai pas décelé :

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000039272656/>

question subsidiaire : les 350 watts de « puissance nette » et non de « puissance maximale » comme libellé dans d'autres catégories, cela signifie que la puissance en crête peut être supérieure ?

Pierre Lecourt

17 janvier 2022 - 16 h 13 min

@Alain: Pour ce dernier point, la puissance, j'ai posé une question et j'attends une réponse.

Alain

17 janvier 2022 - 16 h 13 min

>> une nouvelle catégorie de véhicules, comme sous-catégorie des cyclomoteurs et non une modification de la catégorie des EDPM alors que les usages et contraintes sont les mêmes que ceux des EDPM: pourquoi ?? Alors que rédiger ainsi cela oblige à ajouter au code de la route des exceptions à la catégorie « cyclomoteurs » pour ces « cyclomobiles légers »: pas d'immatriculation etc.

> Le site « La gazette des communes » précise « Ces derniers constituent une sous-catégorie des cyclomoteurs, et sont à ce titre soumis à l'obligation d'homologation ». Est-ce le point-clé ? Les EDPM ne seraient donc, comme les cycles (vélos/VAE) pas soumis à homologation, tandis que ces cyclomobiles si ?

eeegr

17 janvier 2022 - 16 h 29 min

@pjerem : j'habite à la campagne et la semaine dernière j'étais pas loin d'écraser un gamin sur un de ces engins. Tombée de la nuit, entrée de rond point, pas d'éclairage public, éclairage gadget sur l'engin... Heureusement que j'allais pas vite...

yann

17 janvier 2022 - 17 h 19 min

Clairement, on va ici toucher beaucoup d'engins fort différents: De la trottinette à selle ridicule et totalement casse-gueule à ce qui ressemble globalement à un vrai vélo mais avec une poignée d'accélération...

Ce qui cloche à mon sens dans cette affaire, c'est de n'avoir pas pris qu'un seul critère en compte pour les évolutions électrifiées d'engins pré-existants: Aide à la propulsion humaine... ou pas? Cela aurait été simple et clair...

Pour un VAE, c'est une assistance. Pourquoi une trottinette ou draisienne électrifiée ne peut se passer du futoir EPDM (et en premier lieu de l'assurance obligatoire) même si elle n'ajoutait qu'une sur-accélération à celle donnée par le coup de pied de l'utilisateur: Tout simplement car on ne l'a pas prévu, ce qui fait qu'il n'y a aucun intérêt à la concevoir/commercialiser!

Alors devant la masse de machins vendus en toute illégalité, plutôt que d'amorcer la chasse a quelques mois de la présidentielle on légalise à l'arrache... offrant même une limite de puissance refusée au vélo, même cargo, sans doute car y coller 250W après avoir laissé le marché se développer aurait encore exclu trop de monde!

Cette loi ne va au final pas changer mon approche: M'en passer, car je n'ai aucune volonté de payer une assurance pour un engin n'ayant même pas le domaine d'emploi d'un vélo... mais qui permettrait des usages inaccessibles à se dernier vu son encombrement plié.

yann

17 janvier 2022 - 17 h 32 min

@pjerem:

Quand on voit chaque semaine des cyclistes avec une position plus haute/visible que ce type de draisienne mal finir sur les routes, en particulier sous les roues de camions aux vitrages/rétroviseurs bien hauts et aux abords d'intersections, je pense que la proposition de les mettre sur les routes tournerait au carnage: Ces draisienues seront, vus

d'une voiture, a peu près dans le même cadre qu'un vélo vu d'un camion.

Alors entre le nombre de VL vs PL et le fait de n'avoir pour l'immense majorité pas vraiment des professionnels au volant, on ne serait pas un trimestre sans devoir revenir en arrière!

Chouette Mâ-Mâ

17 janvier 2022 - 17 h 55 min

L'invention du baron Karl Von Drais a bien évolué »...

La Draisienne que j'avais retenu pour un usage urbain, mais que j'avais laissé tomber suite au précédent article de Pierre sur le sujet, c'est cette Hitway Urbanbiker pliable. A 300 € en période promotionnelle, je trouvais ce genre de machine plus intéressant qu'une trottinette dans la même gamme de prix et bien moins cher qu'un vélo pliant électrique.

<https://amzn.to/3fz9mjq>

brousse.ouillisse

17 janvier 2022 - 18 h 28 min

il semble que les Citoyens parisiens, à la grande surprise du Conseil Municipal, ai demandé récemment la suppression de TOUS les 2 roues motorisés dans Paris...

mat

17 janvier 2022 - 18 h 30 min

La merde!

Une bonne partie de ses engins sont débridés ou non bridés. Ils roulent fort (>25km/h) sur les pistes cyclables sans trop de précaution, voir font les malins. On va se prendre des crashes. Les engins 100% motorisés sont très différents du vélo ou la gestion de l'effort et l'anticipation à une importance On va avoir des flux très différents.

Va falloir rouler à vélo avec le constat d'accident prêt dans les affaires et une bonne assistance juridique. Je serai enclain à penser que peu seront assurés.

Quand aux conducteurs de cyclomobiles qui vont se croire à vélo et se comporter comme tel, ils vont rapidement avoir des accidents avec des voitures. On va peut être aussi voir pointer des phlébites?

Bon le prochain article c'est sur les dashcam spéciales 2 roues, histoire de pouvoir alimenter les constats d'accident?

ThierryLR

17 janvier 2022 - 18 h 42 min

Je remarque que tous les livreurs sont en train d'adopter une sorte de vélo où il ne pédale pas (ils ont tous le même modèle). ceux-là aussi sont légalisés ?

Clément Nerma

17 janvier 2022 - 18 h 46 min

@Crazy Warthog: c'est faux, ces engins ont leur lot d'intérêt par rapport à un VAE : moins cher, plus performants, et surtout pas besoin de pédaler ! Il y en a un paquet que ça va intéresser d'avoir un engin comme ça... Plus l'assurance qui fonctionne différemment pour ce type de machines.

Cid

17 janvier 2022 - 19 h 42 min

Tu n'as pas fait mention des dimensions qui passent d'1.35m à 1.65m. Mon vélo pliant à roues fat 20x4 mesure 1.73m a priori. Donc ces bestioles peuvent prendre un peu de gabarie.

Leadaf

17 janvier 2022 - 20 h 07 min

@brousse.ouillisse:

Peux-tu me donner la source où tu as lu cela?

Yannick

17 janvier 2022 - 23 h 35 min

Je ne comprend pas le concept « La circulation est possible dans tous les lieux où la limitation de vitesse est de 50 Km/h : en gros, en ville.

Impossible de sortir des villes sauf via des pistes cyclables ou des voies vertes. »

Pourquoi interdire ces engins alors que les vélos sont autorisés à la campagne ? Je suis peut-être bête mais je ne voit pas la logique qu'il y a derrière...

Pierre Lecourt

17 janvier 2022 - 23 h 45 min

@Yannick: Pour circuler en dehors des villes avec un engin motorisé et dépasser les 25 Km/h il faut une assurance, une formation et des équipements adéquats. Les vélos ne vont pas s'aventurer dans les mêmes trajets qu'un engin motorisé. Imagine un enfant sur une départementale à 25 Km/h avec une draisienne ...

Kikimoo

18 janvier 2022 - 8 h 27 min

@pjerem: « La prolifération de ces appareils est une bonne chose pour l'écologie [...]. »

Ça il n'est possible de l'affirmer qu'après un bilan écologique complet. Pas sûr que l'utilisation de batteries et la durée de vie de la plupart de ces engins en fasse des modèles d'écologie.

« Par contre il devient urgent de réellement adapter les villes à ces nouveaux véhicules et de faire de la voiture une simple « invitée tolérée » (pour les usages irremplaçables) et non plus la reine des rues. »

J'ai plusieurs dizaines de kilomètres de piste cyclable autour de chez moi et certains endroits restent difficiles d'accès aux vélos. En effet, dès qu'il y a peu de place, priorité est donnée aux voitures et camions. 😞

(Ceci dit, je préfère que pompiers, policiers, et ambulanciers puissent passer facilement.)

Alain

18 janvier 2022 - 9 h 21 min

Un petit point sur les obligations et usages des 3 types de véhicules motorisés légers récents? Si je m'y retrouve :

VAE: cadre similaire aux vélos musculaires: pas d'assurance. Pas d'homologation par le constructeur. 25 km/h max pour l'assistance, 250W.

EDPM: assurance. pas d'homologation par le constructeur. Pas de siège (sauf si dispositif d'auto stabilisation). Max 25 km/h et 250W. restriction de circulation aux pistes cyclables lorsqu'elles existent (à vérifier car pour les vélos l'obligation n'est pas systématique: si panneau rond uniquement). Circulation sur route < 50 km/h.

Cyclomobiles : idem EDPM mais soumis à homologation et 350 W max. possibilité de siège. 2 roues uniquement

Alain

18 janvier 2022 - 9 h 24 min

* erreur : EDPM pas de limite de puissance (comment ne pas s'y perdre)

Crazy Warthog

18 janvier 2022 - 9 h 30 min

@Clément Nerma:

C'est vrai j'ai un biais avec le vélo.

Je suis d'accord sur le fait que ça peut être très pratique comme moyen de déplacement,
mais ça manque de versatilité (pas de transport d'enfant, pas de transport de course, autonomie et confort limité).

LAISSER UN COMMENTAIRE

Nom *

Email *

Site

PUBLIER VOTRE COMMENTAIRE

ACTU

SOLDES HIVER 2022

Les SOLDES HIVER 2022 débutent ce matin à 8 heures, pendant toute la période des bons plans sur les meilleures offres disponibles !...

ACTU

Asus annonce quatre nouveaux écrans mobiles

Ce sont quatre écrans mobiles qu'Asus a annoncé au CES 2022, quatre affichages intéressants qui s'adressent à des profils différents....

ACTU

Les consoles AYN Odin commencent à être expédiées

Avec un peu de retard, les consoles AYN Odin commencent à être expédiées aux premiers investisseurs de leur campagne de financement....

ACTU

MangoPi MQ Pro : une solution RISC-V au format Pi Zero

La carte de développement MangoPi MQ Pro reprend le format des Raspberry Pi Zero classiques mais embarque un SoC RISC-V....

[INDEX](#) [BONS PLANS](#) [TESTS](#) [BOUTIQUE](#)

[CONTACT](#) [A PROPOS](#) [REVENIR EN HAUT](#)

COPYRIGHT © 2021 MINIMACHINES EST EDITÉ PAR STRATAGEME.COM