

Prise de position de Monsieur François BAUSCH, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, à la pétition n° 2725 de Monsieur Guillaume SCHAACK intitulée « Adapter le cadre légal pour promouvoir l'utilisation de Pedelec45 dit Speed-Pédélec »

Selon le texte de la pétition, le pétitionnaire propose de permettre l'utilisation de toutes les pistes cyclables par les « Speed-Pédélec », cycles à pédalage assisté jusqu'à une vitesse de 45 km/h par construction, à condition de respecter une vitesse maximale de 25 km/h.

A noter que le pétitionnaire ne met pas en cause les autres obligations pour les conducteurs de « Speed-Pédélec », notamment d'avoir un permis de conduire, de porter un casque et de disposer d'un véhicule immatriculé. La pétition semble se limiter à une ouverture pour les pistes cyclables « pures », c'est-à-dire des espaces séparés réservés aux cyclistes seuls et signalés par le panneau rond bleu D,4.

Or, il y a lieu de savoir que ces pistes cyclables « pures » sont peu présentes en dehors des agglomérations, alors que les chemins pour piétons et cyclistes (D,5a et D,5b) y sont plus répandus.

Par conséquent, une modification des dispositions relatives aux D,4 ne s'appliquerait donc qu'à peu de tronçons.

En effet, la plupart des « itinéraires cyclables » en dehors des agglomérations sont réglementées en tant que « Circulation interdite (C,2) excepté cyclistes et machines agricoles ». Par conséquent, une vitesse y est limitée par défaut à 90 km/h, mais les véhicules assimilés aux cyclomoteurs n'y ont pas accès. D'ailleurs une éventuelle ouverture aux « Speed-Pédélec » entraînera aussi la circulation de cyclomoteurs à ces endroits.

Les « Speed-Pédélec » peuvent aisément atteindre une vitesse maximale de 45 km/h, à l'aide du moteur intégré ce qui les classe comme cyclomoteurs et les exclut des pistes cyclables. Leur puissance dépasse également 250 W, limite pour les véhicules classés comme cycles ou micro-véhicules électriques.

De même, au niveau européen, les « Speed-Pédélec » sont classés comme « cyclomoteur à deux roues » (L1e-B) selon le règlement (UE) no 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles.

Partant, les conducteurs de « Speed-Pédélec » sont obligés à circuler sur les routes et à se mêler à la circulation automobile. Le pétitionnaire en conclut que cela peut être dangereux et l'utilisation des pistes cyclables offre une alternative plus sûre, surtout pour les conducteurs de « Speed-Pédélec ».

Le pétitionnaire invoque, pour justifier la promotion du « Speed-Pédélec » que celui-ci est un mode de déplacement respectueux de l'environnement et offre une véritable alternative à la voiture pour parcourir de longues distances (> 15 km), notamment pour les personnes résidant en dehors des grandes villes.

Or, le pétitionnaire est également conscient du problème de la vitesse élevée, qui constitue la principale raison pour laquelle le « Speed-Pédélec » n'est pas assimilé au cycle (ou au simple Pédélec à 25 km/h). C'est pourquoi il propose d'introduire une limitation de vitesse sélective: Les « Speed-

Pédélec » pourront emprunter les pistes cyclables, à condition de respecter une limitation de vitesse de 25 km/h. Cela serait, selon lui, cohérent avec les attentes et les réglementations imposées aux automobilistes, qui doivent également respecter les limitations de vitesse malgré la capacité de leurs véhicules à atteindre des vitesses bien supérieures.

Dans ce sens, le pétitionnaire évoque plusieurs réflexions au sujet du respect de la vitesse :

D'abord, l'argument selon lequel personne ne respectera la limite de 25 km/h n'est, selon lui, pas valable, alors qu'il est dans les tâches des forces de l'ordre de faire respecter toutes les dispositions du code de la route.

A cet égard, il est bien sûr vrai que le non-respect d'une règle ne devrait généralement pas être une raison pour ne pas l'introduire. Toutefois, outre le fait que le contrôle est extrêmement difficile à réaliser, il est essentiel de prendre en compte le fait qu'il est hautement improbable que les conducteurs de « Speed-Pédélec » ne profitent pas des avantages de leur véhicule.

A cela s'ajoute le fait qu'une ouverture à une catégorie supérieure de véhicules, dans le respect du principe de non-discrimination, conduirait à autoriser les cyclomoteurs à moteur thermique sur les pistes cyclables, et qu'il faudrait analyser dans quelle mesure l'accès serait à accorder à d'autres catégories ou motorisations.

Aussi, toutes les considérations du pétitionnaire ne visent-elles que la problématique du respect de la limitation de vitesse et non pas le comportement des usagers.

Dans le cas des « Speed-Pédélec », l'insécurité routière relève encore du fait que la cohabitation entre les « Speed-Pédélec » et les cyclistes, voire les piétons qui sont parfois autorisés à emprunter les pistes cyclables, est une situation totalement hétérogène.

En effet, la vitesse d'un « Speed-Pédélec » est au moins deux fois plus grande que celle d'un cycliste normal et dix fois plus grande que celle d'un piéton. Il n'est point opportun de comparer les « Speed-Pédélec » partageant une piste cyclable avec des cyclistes « lents » avec des automobiles empruntant des voies séparées, comme le fait le pétitionnaire.

Dans ce contexte, aussi le pétitionnaire estime que les conducteurs de « Speed-Pédélec » préféreront également utiliser la route lorsque les conditions le permettent et sont moins dangereuses, tout comme les cyclistes sportifs qui roulent souvent à des vitesses dépassant les 30 km/h et autorisés à utiliser les pistes cyclables.

Une comparaison avec les cyclistes d'élite qui peuvent atteindre une vitesse de 45 km/h par leurs propres moyens souligne encore que de telles vitesses peuvent bien être maîtrisées par des experts, mais non pas par des cyclistes usuels. Tout au plus il faut ajouter l'expérience manquante et l'équipement et la masse des véhicules.

C'est surtout le comportement généralement imprévisible des usagers de la route les plus faibles, comme les enfants, qui rend l'usage des « Speed-Pédélec » beaucoup plus dangereux sur les pistes cyclables.

En ce qui concerne les références soulevées par le pétitionnaire, le pétitionnaire cite le Plan National de Mobilité (PNM) à ce sujet (page 76, voir ci-dessous *), mais ignore l'indication selon laquelle au

Luxembourg, la plupart des pistes cyclables en dehors de la ville, et malheureusement beaucoup à l'intérieur de la ville, sont également utilisées par les piétons. Comme susmentionné, cela entraîne une différence de vitesse et donc un risque d'accident accru, ainsi qu'un inconfort pour les piétons.

Finalement, le pétitionnaire soumet, pour justifier le bien-fondé de sa propose, plusieurs références du pétitionnaire quant aux dispositions en vigueur dans d'autres pays en faveur des « Speed-Pédélec ».

Il faut toutefois tenir compte des conditions spécifiques au Luxembourg.

En Suisse, où les « Speed-Pédélec » sont les plus répandus, l'infrastructure cyclable du centre-ville est principalement composée de pistes cyclables ou de zones partagées avec les piétons, qui sont toutefois rarement fréquentées par les piétons. Si des piétons se trouvent sur ces pistes en Suisse, les « Speed-Pédélec » doivent éteindre leur moteur. Des accidents impliquant des « Speed-Pédélec » ont également suscité la controverse en Suisse.

Aux Pays-Bas, où les infrastructures cyclables sont presque toujours séparées des piétons, même en dehors de la ville, et où les pistes cyclables sont construites selon des normes de construction routière avec des courbes minimales, etc., on estime qu'ils ne devraient pas utiliser du tout l'infrastructure cyclable du centre-ville. Cela est dû à la présence d'enfants qui se déplacent également à vélo. Cependant, en dehors de la ville, sur des « voies cyclables express » larges (d'au moins 4 mètres de largeur, permettant une circulation à double sens sans piétons), il pourrait être envisagé d'introduire une réglementation séparée.

Même en Belgique, on travaille dans le sens où les « Speed-Pédélec » ne peuvent utiliser que les voies cyclables express en dehors des villes.

Au Luxembourg, les itinéraires cyclables express en voie de préparation visent principalement à permettre aux cyclistes d'atteindre leur destination plus rapidement, parce qu'il existe une liaison directe sans détours ni nombreux croisements, mais non pas parce que la présence de piétons y serait exclue. En ce sens, le danger lié à la différence de vitesse entre les « Speed-Pédélec » et les cyclistes normaux, voire les piétons, persiste.

Au vu de ce qui précède, il est fait abstraction de suivre les modifications proposées des dispositions relatives au « Speed-Pédélec ».

** Au Grand-Duché, la plupart des itinéraires cyclables, notamment hors localité, sont également empruntés par des piétons de tout âge. Pour de nombreuses personnes, la marche à pied est un moment de détente. Un piéton se déplace à une vitesse comprise entre 2 et 5 km/h. La cohabitation entre les piétons et les cyclistes roulant à une vitesse entre 20 à 30 km/h est déjà vécue comme une source de stress par les uns et les autres. Lorsqu'un « Speed-Pédélec » s'approche à 45 km/h d'un piéton qui se déplace à 5 km/h et sonne à 30 mètres de lui pour le dépasser, le piéton a moins de trois secondes pour s'écarter, alors qu'il en dispose de six avec un vélo qui s'approche à 25 km/h. En cas de collision, le choc entre le piéton et le « Speed-Pédélec » est deux fois plus important.*