

FAUX VELOS DE L'URGENCE D'AGIR POUR LA SECURITE DE TOUS LES CYCLISTES

Depuis quelques années, la pratique du vélo augmente sur l'ensemble du territoire national, portée par une mobilisation des associations locales et par un engagement concret des collectivités. Cette augmentation de la pratique se traduit par une diversification des usages et nous constatons, partout, l'essor de vélos de formes de plus en plus variées. Chaque forme de vélo répond à une pratique ou à un besoin (vélo gravel, VAE, vélo sportif, vélo-cargo, etc.)

Le *fatbike* (littéralement « vélo gros ») est initialement un vélo tout-terrain costaud musculaire ou électrique équipé de pneus extra-larges. Cette caractéristique unique lui permet de rouler sur des surfaces où un VTT classique s'enliserait : neige, sable, boue, gravier. Il est donc particulièrement adapté dans de nombreux espaces, notamment en montagne ou en bord de mer.

Cette dénomination s'applique actuellement à d'autres types de véhicules, des cycles reprenant l'esthétique de la moto dont les vitesses pratiquées dépassent souvent la vitesse réglementaire fixée pour les vélos à assistance électrique, à savoir 25 km/h. Tous les signaux sont au rouge face au développement de ces vélos illégaux, qui ont souvent l'esthétique de *fatbikes* mais ne sont en réalité pas des vélos et dégradent la bonne cohabitation entre usagers sur l'espace public, faisant naître une réelle inquiétude sur l'avenir du monde du cycle. C'est pourquoi nous faisons le choix de parler de **faux vélos**.

Définition d'un vélo

Les vélos à assistance électrique (VAE) sont définis par l'article R311-1, 6.11 du Code de la route.

Ils doivent notamment :

- être équipés d'un **moteur** auxiliaire d'une puissance nominale continue maximale de **250 W** ;
- voir l'assistance se réduire progressivement puis s'interrompre lorsque le véhicule atteint **25 km/h** ;
- **fonctionner uniquement lorsque le cycliste pédale** ;
- répondre aux exigences techniques prévues par les normes en vigueur EN 15194 et aux obligations d'information du consommateur. <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000053457215>

Tout véhicule excédant ces caractéristiques relève d'une autre catégorie juridique, notamment celle définie par le règlement (UE) n°168/2013 (soit des deux-roues motorisés légers ou des cyclomoteurs), impliquant **homologation, immatriculation, assurance obligatoire et respect d'équipements spécifiques (casque, gants, feux stop, rétroviseurs)**.

Ces « faux vélos » ont donc en réalité toutes les caractéristiques de deux-roues motorisés légers, tout en étant commercialisés comme de simples VAE. **Ces faux vélos n'ont pas le droit de circuler sur les pistes cyclables.**

La seule présence de pédales entretient la confusion, alors même que tous les véhicules équipés de pédales ne relèvent pas nécessairement de la catégorie des cycles.

Une progression préoccupante des non-conformités

À l'issue d'un recensement des marques commercialisées en France en 2025, l'UESC a identifié **125 marques** proposant des produits désignés comme « vélos électriques » sans satisfaire aux critères réglementaires. Selon les estimations du syndicat professionnel de la filière, **près de 8 % des VAE vendus en France seraient non conformes à la définition légale du code de la route.**

Les principales non-conformités observées concernent :

- Des puissances moteur supérieures à 250 W, pouvant atteindre 1 000 W voire 2 000 W ;
- La présence de double motorisation (avant et arrière) ;
- L'installation d'une poignée d'accélération permettant d'atteindre ou dépasser 25 km/h sans pédalage ;
- La commercialisation séparée de dispositifs d'accélération ;
- La possibilité de débridage par simple paramétrage logiciel ;
- L'absence d'homologation ;
- Des dispositifs de signalisation non conformes ;
- Une information insuffisante sur la catégorie réelle du véhicule ;
- L'absence de composants spécifiques : rétroviseurs, béquille rétractable, pneus renforcés, catadioptres latéraux complémentaires...

Les multiples dangers des faux vélos

Ces produits représentent un **risque pour l'utilisateur** en premier lieu, pour la **sécurité des autres usagers de la route**, mais également pour la société plus globalement.

Les consommateurs qui font l'acquisition d'un faux vélo ont pu le faire en pensant acheter un VAE conforme. Ils les utilisent sans immatriculation, sans l'assurance obligatoire et sans les équipements adaptés à des vitesses parfois élevées, y compris sur les pistes cyclables où ils n'ont pas lieu de rouler. Il est bien entendu formellement interdit de transporter des bébés ou des enfants sur ces faux vélos. En cas d'accident pour eux ou vis-à-vis d'un tiers, **aucune assurance ne les couvre puisqu'ils sont sur des engins illégaux**.

Il est à noter que ces vélos sont pour la plupart **très peu réparables** et relèvent souvent de l'obsolescence programmée. Les batteries étant souvent de piètre qualité, les risques de **départ de feu** sont accrus, à l'instar de ce qui se constate déjà pour les trottinettes électriques.

En matière de sécurité routière, ces engins représentent un **réel danger pour les autres cyclistes respectueux** du code de la route. Leur vitesse excessive surprend, notamment sur les axes cyclables. En cas de collision, les blessures sont graves en raison du poids et de la puissance de ces faux vélos. Il en est de même pour les piétons.

L'explosion du nombre de faux vélos expose donc les usagers et les tiers à un risque manifeste en matière de sécurité routière.

Enfin, ces « faux vélos » peuvent également être illicites au titre de la **contrefaçon** et du **contournement des règles de douane européenne**. De nombreuses plateformes de vente en ligne proposent des « faux vélos » à des prix défiant toute concurrence, contournant de toute évidence les lois anti-dumping européennes.

Les produits non conformes affichent souvent **des performances supérieures à des prix inférieurs**, créant une distorsion de concurrence préjudiciable à l'ensemble de l'industrie du vélo. En effet, les entreprises respectueuses de la réglementation supportent des coûts importants liés à la conformité aux normes techniques, aux procédures d'homologation, aux obligations environnementales (filières REP, batteries, DEEE) et aux exigences de traçabilité et de conformité documentaire. Un fait est particulièrement préoccupant : **94 % des produits non conformes recensés sont des FatBikes**, tandis que **96 % des FatBikes vendus en France sont non conformes**.

Cependant, le sujet des faux vélos n'est pas propre à la France : son envergure est internationale, de nombreux autres pays européens y étant confrontés.

Le respect de la loi : un enjeu de sécurité globale

Face à cette situation qui inquiète les élus, les associations de cyclistes et l'ensemble des acteurs de la filière économique du vélo, l'Alliance pour le vélo appelle les pouvoirs publics à renforcer les contrôles et à garantir une application stricte de la réglementation afin de protéger les usagers des pistes cyclables,

améliorer la sécurité routière de tous, et assurer des conditions de concurrence équitables pour la filière vélo.

Pour cela, les membres de l'Alliance pour le vélo demandent **l'application stricte de la loi** concernant les règles de circulation des faux vélos, et notamment la formation des forces de l'ordre en ce sens. Des mesures plus coercitives sont souhaitées comme la confiscation des faux vélos. **Une communication sur les dangers des faux vélos** est à développer à l'intention des consommateurs via tous les canaux (assurances, collectivités, vélocistes). Des actions doivent également viser les plateformes de vente en ligne qui alimentent le marché avec des engins trompeurs, dangereux et non conformes à la législation en vigueur.

L'Alliance pour le Vélo

née en 2022, regroupe collectivités, filière économique et usagers unis autour d'une vision commune du vélo en tant que mode de déplacement à part entière et outil de transformation positive face aux principaux défis contemporains.

CONTACTS-PRESSE – ALLIANCE POUR LE VELO



Florence Gall
Déléguée générale de la filière vélo
Florence.gall@filierevelo.com
06 70 85 60 65



Anne-Sybille Riguidel
Chargée des relations presse
as.riguidel@fub.fr
06 32 10 26 38



Virginie Aubazac
Responsable communication
Virginie.aubazac@reseau-velo-marche.org
06 50 20 14 88



Romain Ferrand
Responsable relations médias
Romain.ferrand@unionsportcycle.com
06 82 95 41 89