Vélomotive
31 rue Guillaume Le Bartz
56000 Vannes

M. le Maire
Mairie d'Elven
Place de Verdun
56250 Elven

Vannes, le 10 octobre 2026,

<u>Objet</u> : Recours gracieux demandant retrait et annulation de l'arrêté n°2026_009

Courrier recommandé avec accusé de réception

Monsieur le Maire,

Depuis 2007, l'association Vélomotive porte la voix des cyclistes et promeut l'utilisation du vélo comme mode de transport au quotidien, dans l'agglomération de Vannes. Elle est membre de la Fédération des usagères et usagers de la bicyclette (FUB), et œuvre pour défendre et faciliter l'usage du vélo au quotidien. C'est dans ce cadre qu'elle veille au respect des lois et réglementations en vigueur.

Nous avons appris l'édiction d'un arrêté permanent, portant le numéro 2026_009, imposant à partir du 31 août 2026 le port du casque pour tous les usagers de trottinette électrique, mais également tous les cyclistes en vélo à assistance électrique sur l'intégralité du territoire communal d'Elven. Ce faisant, Elven devient la première commune de GMVA à rendre le port du casque obligatoire pour tous les cyclistes en Vélo à Assistance Electrique (VAE) (cette obligation est déjà en vigueur nationalement pour les enfants jusqu'à 12 ans).

Contactée par plusieurs cyclistes d'Elven, notre association partage l'étonnement de ces derniers face à cette obligation, imposée sans aucune concertation ni communication publique avant le 31 août. Suite aux résultats du baromètre des villes cyclables de la FUB de 2025, où la commune avait été classée F, et en 2021 classée G, Vélomotive vous avait proposé d'organiser une réunion publique pour évoquer la situation cyclable sur votre commune. Vous n'avez malheureusement pas donné suite.

Sur l'impact de cet arrêté :

Dans l'arrêté, à plusieurs reprises, vous citez des éléments qui sont déjà dans le Code de la Route :

- Interdiction d'utiliser le téléphone en conduisant ou de rouler à deux (cf. article 3 de l'arrêté) ;

- Interdiction de rouler sur les trottoirs et obligation d'utiliser les pistes cyclables (signalée par un panneau rond bleu, signifiant l'obligation au sens du Code de la Route, l'aménagement devant garantir la sécurité de l'usager) ;
- Utilisation des doubles sens dans les zones à 30 km/h (cf. article 4 dudit arrêté) : mesure qui mériterait une information pour tous les usagers, l'excès de vitesse étant souvent rencontré dans de telles zones ;
- Définition (incomplète) du matériel de sécurité et de visibilité sur les vélos et EPDM (cf. article 5 dudit arrêté).

Ces articles sont sans doute écrits pour rappel à la loi mais sont complétés par une série de contraintes pour les cyclistes, peu efficaces pour améliorer leur sécurité, voire dangereuses :

- L'obligation du port du casque pour les EDPM et les VAE ;
- L'obligation de modérer sa vitesse à l'approche des véhicules motorisés ;
- L'obligation de maintenir "son engin" à deux mains : mesure qui contrevient à l'obligation du code de la route de signaler un changement de direction par le bras levé à l'horizontale, à droite ou à gauche ;
- L'obligation d'emprunter les pistes cyclables "quand elles existent" qui contrevient au code de la route où l'obligation d'emprunter une piste cyclable est conditionnée par la présence d'un panneau B22a ;
- L'obligation de limiter la vitesse à 25 km/h en agglomération sur les routes limitées à 50 km/h et plus : le Code de la Route le prévoit pour les EPDM, qui sont sans assistance de force musculaire (mobilité dite "passive"). Il y a une confusion avec le VAE, mobilité dite "active", où la vitesse due à la force musculaire n'est pas limitée. De plus, tous les vélos ne disposent pas de compteur permettant à l'usager de visualiser sa vitesse instantanée.

Sur l'obligation du casque en particulier :

Notre association est pour le port du casque, qui peut parfois réduire la gravité des accidents, mais non leur fréquence. Cependant, conformément aux positions nationales de notre fédération (la Fédération des Usagers de la Bicyclette), nous sommes contre son obligation qui a davantage d'effets délétères à long terme pour les cyclistes.

En effet, il a été à maintes reprises démontré que l'obligation du port du casque ne mène qu'à une réduction du nombre de cyclistes. Les retours d'expérience de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, deux pays ayant rendu le port du casque obligatoire pour tous les cyclistes dans les années 1990, sont sans équivoque : le nombre de cyclistes a chuté de 30 % à 40 % à la suite de cette obligation. Aux Pays-Bas, où la pratique du vélo est très développée, moins de 2 % des cyclistes portent un casque et pourtant proportionnellement au nombre de trajets effectués, les accidents mortels sont moins nombreux qu'en France.

Or, développer la pratique du vélo, y compris au quotidien, est un enjeu de santé publique, car il permet de lutter contre la sédentarité, grand mal du XXIe siècle, acté comme « priorité de santé publique » par l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES).

C'est d'ailleurs pour cela qu'une telle mesure n'a jamais été édictée au niveau national : d'un point de vue de santé publique, les inconvénients d'une obligation du port du casque pour les cyclistes, notamment à long terme, l'emportent sur les avantages à court terme de réduction de la gravité des accidents. Cette position a été constamment répétée par le Gouvernement lors de plusieurs

questions parlementaires, où il est rappelé que les simples campagnes de promotion du port du casque ont permis d'augmenter de 10 points son utilisation à vélo.

Il est à noter que cet argumentaire exclut les usagers de trottinette électrique et autres engins de déplacement personnel motorisé, qui ne relèvent pas de « mobilités actives », permettant une activité physique et luttant ainsi contre la sédentarité au quotidien.

Par ailleurs, l'obligation du port du casque est l'une des dernières mesures à prendre dans la hiérarchie des mesures pour la sécurité au quotidien. Partout, dans les entreprises comme en tant que politique de sécurité publique, l'élimination du danger et les changements de comportement sont à privilégier sur la protection individuelle des personnes par des Équipements de Protection Individuels. Si l'on constate déjà des mésusages par des conducteurs d'EDPM, les accidents sont liés soit à des comportements déjà répréhensibles par le code de la route (conduite à deux, par des jeunes de moins de 14 ans, non-respect de priorité…), soit à un manque d'aménagements dédiés.

Sur la légalité de cet arrêté :

Cet arrêté est illégal, faute de compétence pour l'autorité communale d'imposer le port du casque aux cyclistes. La doctrine administrative réserve en effet certaines dispositions à l'autorité nationale. Si l'autorité investie du pouvoir de police dispose d'un pouvoir pour agir, celui-ci doit être nécessaire, adapté et proportionné, et ne saurait contredire des dispositions nationales. Le juge administratif a déjà rappelé à plusieurs occasions qu'un maire ne pouvait ordonner l'ajout de dispositifs supplémentaires sur des véhicules, comme des pneus neige en zone montagneuse, disposition qui relève du préfet en vertu de l'article D 314-8 du code de la route (cf. TA Nancy, ordonnance du 7 février 2022, n°2200198, Gérardmer).

Cette incompétence juridique a d'ailleurs été relevée en 2019 lors des débats parlementaires de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), où un amendement visait à permettre aux maires d'interdire la circulation de poids lourds ne disposant pas de systèmes de détection d'angles morts.

L'amendement (CD1158) a été retiré, et les débats parlementaires ont éclairé l'absence de base juridique permettant à un maire d'imposer des dispositifs additionnels sur les véhicules sur une commune, en l'absence de décision nationale.

Enfin, si l'article R 411-8 du code de la route permet à l'autorité investie du pouvoir de police de prescrire « dans la limite de leurs pouvoirs, des mesures plus rigoureuses dès lors que la sécurité de la circulation routière l'exige », ces dispositions doivent être justifiées « par des motifs propres à cette localité » (Conseil d'État, 18 avril 1902, Commune de Néris-les-Bains, n°04749).

Ainsi, faute de disposition adéquate dans le code de la route, la municipalité d'Elven n'a pas la compétence pour imposer le port du casque sur le territoire communal pour les cyclistes.

Le cas des trottinettes électriques est différent : l'article R 412-13-1 du code de la route permet à l'autorité investie du pouvoir de police d'autoriser la circulation d'engins de déplacement personnel motorisé hors agglomération, seul cas où le port du casque est alors obligatoire.[2]

De plus, un arrêté rendant le port du casque obligatoire sur le territoire communal serait inopérant en l'absence de signalisation routière informant de cette obligation. En matière de circulation routière, toute mesure de police doit être signalée par une signalisation conforme à l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (article R 411-25 du Code de la route).

C’est ainsi que par exemple l’obligation de pneus neige dans les communes de montagne doit être signalée par des panneaux B58 et B59, faute de quoi elle n’est pas opposable aux administrés : « Les dispositions réglementaires prises par les autorités compétentes en vue de compléter celles du présent code et qui, aux termes de l'arrêté prévu au premier alinéa, doivent faire l'objet de mesures de signalisation, ne sont opposables aux usagers que si lesdites mesures ont été prises. »

Pour être valable, la commune devrait mettre une signalisation sur chaque route d'entrée dans la commune.

Enfin, si aux termes des articles L.2213-1 et L 2212-2 du code général des collectivités territoriales, le maire en tant qu’autorité investie du pouvoir de police doit assurer la sécurité publique, toute mesure de police doit être nécessaire, adaptée et proportionnée aux objectifs poursuivis comme l’indique la doctrine administrative depuis près de cent ans (Conseil d’État, 1933 - arrêt Benjamin).

En l’occurrence, aucune circonstance locale ne rend nécessaire une telle mesure, pas moins qu’une obligation en tout temps et tout lieu, sur l’intégralité du territoire communal, pour les cyclistes et EDPM.

L’obligation du port du casque pour les cyclistes est donc illégale lorsque la commune n'établit pas l'existence de circonstances locales particulières de nature à la justifier (Conseil d’État, 6 juin 2018, Ligue des droits de l'Homme c/ Commune de Béziers, n° 410774).

Ainsi, contrairement à ce que votre arrêté mentionne, aucune circonstance locale ne justifie de rendre obligatoire, de manière dérogatoire au code de la route, le port du casque pour les cyclistes sur le territoire communal. En cela, l’arrêté n°2026_009 constitue une mesure de police non nécessaire, inadaptée et disproportionnée par rapport à l’objectif poursuivi. Il constitue ainsi un arrêté illégal, dont nous vous demandons le retrait et l’annulation.

Par ce courrier, l'association Vélomotive demande le retrait et l’annulation de l’arrêté n°2026_009.

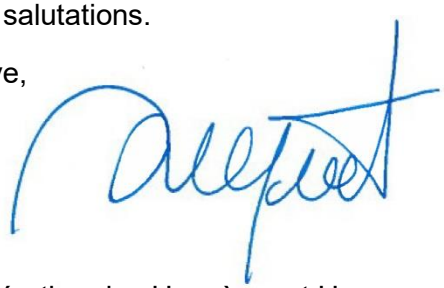
Ce courrier constitue un recours gracieux. Une absence de réponse ou une décision de rejet de ce recours dans les deux mois peut conduire à l’établissement d’un recours contentieux auprès du Tribunal administratif de Rennes.

Notre association souhaite également vous rencontrer afin d’échanger sur cet arrêté, et sur les modifications à faire pour la sécurité des cyclistes, sans imposer le port du casque aux usagers.

L'association Vélomotive est à votre disposition pour toute discussion et proposition à ce sujet, et vous conseiller sur les solutions techniques envisageables.

Dans l’attente d’une réponse, nous vous prions, Monsieur le Maire, d’agréer à l’expression de nos respectueuses salutations.

Pour Vélomotive,
La Présidente,



COPIE À : Fédération des Usagères et Usagers de la Bicyclette.

ANNEXES :

Vous trouverez ici des témoignages de cyclistes : Elvinois, Elvinoises, et/ou habitant de la communauté de communes GMVA. Ces témoignages ont été reçus par notre association.

1. Mme Pouhaut roule en vélo porte un casque et s'oppose à son obligation :
2. Mr Scicard, roule en VAE, porte un casque et s'oppose à son obligation :
3. M. Rogues roule en vélo musculaire, porte un casque et s'oppose à son obligation :
4. M. Halin roule en vélo musculaire ou VAE, porte un casque, sauf parfois pour des trajets courts dans son quartier, et s'oppose à son obligation :
5. Mme Le Garnec Oillic roule en VAE et approuve l'obligation du casque. Elle demande plus de sévérité à l'égard des trottinettes électriques (trottoirs et passages piétons).

1. Mme Pouhaut roule en vélo porte un casque et s'oppose à son obligation :

- "Tous les matins, j'emprunte la route entre le rond-point d'Intermarché et la Zone du Gohelis et je me fais systématiquement doubler à moins de 1m50 avec une vitesse élevée. Plutôt que de pointer le doigt sur une partie des cyclistes (ceux qui roulent en VAE, EDPM...), peut-être serait-il plus efficace de sensibiliser les automobilistes à respecter le code de la route ou simplement de veiller à le faire appliquer."

2. Mr Scicard, roule en VAE, porte un casque et s'oppose à son obligation :

- "Pour ma part, je roule tous les jours dans Elven et je n'ai croisé aucune trottinette dangereuse mais, au contraire un grand nombre d'automobilistes sur leur téléphone.
- Je travaille pour une grande entreprise d'Elven et tous mes collègues qui viennent à vélo (une vingtaine) portent un casque. De plus, je suis toujours surpris de voir que les aménagements cyclables se font sans concertation des principaux intéressés.
- Concernant le vélo, Il y a des choses très bien qui se font sur l'Agglo. Pourquoi ne pas partager les expériences ?"

3. M. Rogues roule en vélo musculaire, porte un casque et s'oppose à son obligation :

- "Habitant d'Elven depuis 2018, je roule au minimum une fois par semaine à vélo principalement pour le trajet domicile travail (Lieu-dit Penhuet -> SPF, Zone du Gohélis). Depuis 6 ans je n'ai croisé aucun comportement dangereux de personnes en EPDM sur cette route-là contrairement aux automobilistes qui ne respectent clairement pas la distance minimale de 1,5m hors agglomération. J'estime donc qu'avant de mettre encore plus de contraintes aux personnes en VAE, il serait judicieux de renforcer la partie contrôle des automobilistes et de leur non-respect du code de la route. Je reste très attaché à la commune d'Elven et je trouve très décevant qu'une commune avec ce dynamisme couplé au fait qu'elle soit membre de GMVA ne s'investisse pas plus en faveur des mobilités douces. Au contraire, les élus semblent protéger et favoriser le déplacement en voiture personnelle au détriment des alternatives de mobilité."

4. M. Halin roule en vélo musculaire ou VAE, porte un casque, sauf parfois pour des trajets courts dans son quartier, et s'oppose à son obligation :

- "En circulant dans le centre-bourg d'Elven, à pied, à vélo-cargo avec mes enfants, ou bien tous à vélo, je constate régulièrement des excès de vitesse des 30 km/h dans de nombreuses rues sans trottoir en relief (la rue Jeanne d'Arc est un exemple significatif) par les véhicules

motorisés. Dans cette rue, le sens interdit (sauf vélo) est pris par des voitures et motos (au moins deux cas observés en un an, uniquement par moi-même).

- Entre des motos dépassant le niveau de bruit maximal autorisé, ce qui peut gêner les autres usagers voire faire paniquer des enfants à vélo et des jeunes à deux sur une trottinette à 10 km/h car manque de puissance, quelle est la plus grande source de danger ? Certes, beaucoup de respect et de courtoisie s'observent à Elven aux passages piétons, mais il suffit de 1% de non-respect pour provoquer des situations accidentelles : des contrôles réguliers de la circulation seraient une solution plus efficace pour assurer la sécurité des usagers de la route, en faisant augmenter la vigilance des usagers peu attentifs. Le respect de ces règles du Code de la Route sont prioritaires pour assurer la sécurité des usagers vulnérables."

5. Mme Le Garnec Oillic roule en VAE et approuve l'obligation du casque. Elle demande plus de sévérité à l'égard des trottinettes électriques (trottoirs et passages piétons).

- "Cet été, j'ai profité du beau temps pour aller au travail en VAE.
- J'empruntais l'ancienne route de vannes. Je remontais et descendais donc la rue de l'Argoet.
- Je travaille de nuit, donc j'y passais vers les 20h et 8h.
- Il m'est arrivée à quelques reprises de quitter cette piste cyclable car :
- Gênée parfois par les clients de la Grange qui était devant le resto mais sur la piste cyclable.
- Le matin avant la restriction de sécheresse, le camion de la commune en arrêt sur la piste cyclable pour arroser les plantations et je me suis vue bifurquer sur la route au dernier moment et j'ai donc roulé entre les plants mais sur le parterre.
- Et enfin des particuliers qui laissaient leur véhicule devant leur portail et donc étaient stationnés sur la piste.
- J'ai donc fini par arrêter de l'emprunter.
- Aussi je ne comprends pas « garder ses mains sur le guidon » comment fait-on pour indiquer que l'on tourne ? C'est obligatoire, dans le code de la route et surtout il est enseigné aux enfants à l'école… mais peut -être est-ce comme les clignotants sur les voitures : optionnel !
- Et enfin, lorsque je descendais l'avenue de l'Argoet, je roulais à 30km/h donc à la vitesse des voitures donc normalement je ne les dérangeais pas et surtout, je n'avais plus d'assistance j'étais donc en vélo normal !
- Effectivement il y a des choses à faire mais mieux et en concertation !"