



N° 1348

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 24 octobre 2018.

PROPOSITION DE LOI

visant à légiférer en matière de nouveaux engins électriques,

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire,
à défaut de constitution d'une commission spéciale
dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Pierre-Henri DUMONT, Aurélien PRADIÉ, Ian BOUCARD, Jean-Yves BONY,
Stéphane VIRY, Patrick HETZEL, Damien ABAD, Jean-François PARIGI,
Jean-Louis THIÉRIOT, Thibault BAZIN, Jean-Pierre DOOR, Jean-Jacques
FERRARA, Bernard PERRUT, Frédéric REISS, Michel VIALAY, Jean-Luc
REITZER, Véronique LOUWAGIE, Valérie BAZIN-MALGRAS, Émilie
BONNIVARD, Marie-Christine DALLOZ, Bernard BROCHAND, Philippe
GOSSSELIN, Martial SADDIER, Nadia RAMASSAMY, Valérie LACROUTE,
Laurent FURST, Éric PAUGET,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Aujourd'hui le code de la route ne définit pas concrètement les utilisateurs des nouveaux engins électriques (NVE) que l'on appelle les « véhicules légers électriques unipersonnels », caractérisés par l'absence de siège, terme générique qui regroupe les trottinettes électriques, monocycles, gyropodes ou encore gyroskates électriques.

En l'absence de réglementation spécifique sur la circulation des « engins à roulettes », équipés d'un moteur ou pas, difficile d'être péremptoire sur les droits et devoirs des usagers. Défenseurs des droits des piétons et amateurs de nouveaux moyens de transports ont une lecture différente de la loi : pour les uns, ce qui n'est pas autorisé est interdit ; pour les autres, ce qui n'est pas interdit est autorisé.

Il est temps de proposer une réglementation cohérente qui se limite pour l'instant aux dispositions des articles R. 412-36 à 43 du code de la route, relatives à la circulation des piétons. En effet, à l'heure actuelle, les utilisateurs de rollers, trottinettes ou autres engins sans moteur sont assimilés par les usages à des piétons. Ils doivent donc circuler sur le trottoir.

Rollers et trottinettes sont donc tenus, comme tout piéton, de circuler sur les trottoirs à allure modérée, qu'aucun texte ne précise, mais que l'usage – encore – établit autour de 6 km/h.

Ainsi, les usagers s'en remettent au bon sens. Trottinettes et autres engins électriques doivent donc rouler sur les trottoirs, adapter leur allure à l'affluence des piétons, emprunter les passages protégés et respecter les feux tricolores (articles R. 412-36 à 43 du code de la route). Circuler sur les pistes cyclables est également toléré.

Cependant, les trottinettes électriques sont aussi des « engins à moteur » : elles doivent donc rouler sur la route si elles sont équipées d'un siège, homologuées et capables de dépasser les 6 km/h. Mais qu'en est-il des trottinettes à moteur sans siège ? Là encore, aucun texte de loi ne vient trancher la question. Aussi, il est indispensable de codifier légalement ces pratiques.

Si, par construction, une trottinette ou un nouvel engin électrique a la capacité de dépasser 25 km/h, il doit faire l'objet d'une déclaration auprès

du ministère de l'intérieur. En effet, il tombe alors sous le coup d'un décret du 27 juillet 2009 relatif aux conditions de vente, de cession et de locations de certains engins motorisés. Ce décret, qui avait pour objectif premier de limiter l'usage abusif des quads, mini-motos et autres engins à moteur dans les grandes villes, interdit leur usage sur les voies ou dans les lieux ouverts à la circulation publique ou au public. C'est pourquoi la quasi-totalité des trottinettes électriques vendues dans le commerce ne dépassent pas cette vitesse. Mais là encore aucune disposition n'en fait mention dans le code de la route.

Les Assises de la mobilité qui se sont tenues en décembre 2017 ont ainsi été l'occasion de soulever des points essentiels.

En effet, on doit saisir à bras le corps la question de l'homologation des NVE, en vue de renforcer la sécurité des usagers finaux et ce afin d'éviter les risques liés aux malfaçons.

Il est également impératif de catégoriser les autorisations de circulation de ces nouveaux engins électriques en fonction de leur vitesse (trottoir, chaussée ou piste cyclable). C'est d'ailleurs ce critère de la vitesse qui a été choisi par la Belgique pour légiférer en la matière.

La question de la responsabilité des utilisateurs des NVE doit être réglée et partant le port obligatoire du casque ne doit plus faire débat. De même, il est nécessaire de prévoir que les conducteurs d'un NVE pouvant atteindre une vitesse supérieure à 25 km/h devront être titulaires d'un permis A1, pouvant être obtenu à partir de 16 ans et autorisant la conduite des deux-roues dont la cylindrée inférieure à 125 cm³.

Les nouveaux engins électriques sont en effet de plus en plus vecteurs d'accidents. Ce sont des engins rapides, silencieux, et donc dangereux. Malgré l'interdiction qui leur est faite, les trottinettes électriques envahissent les trottoirs. Or, le code de la route est très lacunaire à leur endroit. Les accidents sont nombreux, et légiférer est urgent.

Si les Agences régionales de santé ont indiqué ne pas disposer de chiffres précis sur les admissions aux urgences liées à des accidents de trottinette - ces derniers étant comptabilisés dans l'effectif des accidents de la route -, les professionnels de santé rapportent une nette augmentation des traumatismes liés aux trottinettes allant du plâtre léger aux hémorragies cérébrales.

Ainsi donc, ce qui est toléré doit impérativement être codifié. Il y en va de la sécurité de tous.

Tel est l'objectif de cette proposition de loi.

PROPOSITION DE LOI

Article unique

① I. – Après le chapitre 2 du titre I^{er} du livre 4 du code la route, il est inséré un chapitre 2 *bis* ainsi rédigé :

② « CHAPITRE 2 BIS

③ « *Circulation des nouveaux engins électriques*

④ « *Art. L. 412-3.* – Un nouvel engin électrique est un véhicule léger unipersonnel à moteur électrique sans siège pouvant excéder 6 kilomètres par heure.

⑤ « Si la vitesse de l'engin ne peut excéder 25 kilomètres par heure, les conducteurs des nouveaux engins électriques doivent être titulaires du brevet de sécurité routière. Si la vitesse de l'engin dépasse 25 kilomètres par heure, le conducteur doit être titulaire d'un permis de catégorie A1.

⑥ « Le fait de conduire un nouvel engin électrique sans être titulaire du permis de conduire correspondant à sa catégorie est puni dans les conditions prévues par l'article L. 221-2 et L. 221-2-1.

⑦ « *Art. L. 412-4.* – Les nouveaux engins électriques peuvent circuler sur les trottoirs à une vitesse inférieure ou égale à 6 kilomètres par heure. Ils sont autorisés à circuler sur les pistes cyclables jusqu'à une vitesse de 25 kilomètres par heure.

⑧ « Sous réserve des dispositions du premier alinéa, les obligations en matière de sécurité et de circulation routières applicables aux nouveaux engins électriques sont les mêmes que pour les cyclomoteurs.

⑨ « Un décret en Conseil d'État fixe les règles de sécurité et de circulation particulières applicables aux nouveaux engins électriques.

⑩ « *Art. L. 412-5.* – Le fait, y compris par négligence, de mettre ou de maintenir en circulation un nouvel engin électrique sans être couvert par une assurance garantissant sa responsabilité civile conformément aux

dispositions de l'article L. 211-1 du code des assurances est puni des sanctions prévues par l'article L. 324-2 du code de la route. »

- ⑪ II. – le chapitre I^{er} du titre 2 du livre 3 de la partie législative du code de la route est ainsi modifié :
- ⑫ 1° À la première phrase du premier alinéa de l'article L. 321-1 du code de la route, après le mot : « utiliser » sont insérés les mots : « un nouvel engin électrique ».
- ⑬ 2° Au premier alinéa de l'article L. 321-1-1 du code de la route, après le mot : « avec » sont insérés les mots : « un nouvel engin électrique, ».
- ⑭ III. – Au premier alinéa de l'article L. 431-1 du code de la route, après le mot : « moteur » sont insérés les mots : « ou le nouvel engin électrique ».

