

ASSEMBLÉE NATIONALE

9 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Non soutenu

AMENDEMENT

N° CD2035

présenté par

M. Prud'homme, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud,
M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, Mme Panot, M. Quatennens, M. Ratenon,
Mme Ressiguier, Mme Rubin, M. Ruffin et Mme Taurine

ARTICLE 18

Compléter l'alinéa 2 par les mots :

« et étudier la pertinence de la municipalisation de ces services ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Par cet amendement nous proposons que les communes faisant face à l'émergence de nouveaux services de partage de véhicules (trottinettes, vélos, scooters) qui envahissent l'espace public étudient la pertinence de la municipalisation de ces services.

Après avoir applaudi leur développement, la Mairie de Paris veut leur faire payer une redevance pour l'utilisation de l'espace public. Cette redevance ne fait que légitimer cette occupation de l'espace public et est d'ailleurs très bien accueillie par les opérateurs. Les rues de Paris comptent déjà plus de 15 000 scooters, vélos et trottinettes électriques, selon la Mairie, et 40 000 sont annoncés pour les prochains mois.

Ces services, notamment les trottinettes électriques, posent de nombreux problèmes.

Tout d'abord, les trottinettes posent un problème de sécurité. Les accidents sont nombreux : on compte au moins 1500 personnes soignées après des accidents survenus en trottinette électrique depuis fin 2017 aux États-Unis, où elles se sont développées dans un premier temps,. Le nombre d'accident avec des trottinettes et des rollers (indissociables dans les statistiques officielles) a bondi de 23% en un an pour atteindre les chiffres de 284 blessés et 5 tués en 2017. Les trottinettes en libre-service payant obstruent les rues de la ville et perturbent le passage. Elles rendent la ville plus pénible à vivre pour les personnes à mobilité réduites, les enfants et les personnes âgées.

Ensuite, le modèle économique de ces services est inacceptable socialement. Ils prospèrent sur l'exploitation de travailleurs ubérisés : les chargeurs de trottinettes. Considérés comme

indépendants ils ne bénéficient pas du statut de salariés, collectent et rechargent les trottinettes la nuit, dans les rues, sur leur temps de sommeil.

Payés quelques dizaines d'euros par nuit, les chargeurs sont livrés à eux-mêmes, sans formation, ni équipement.

Enfin, nous avons quelques doutes sur la soutenabilité économique et écologique de ces services. La durée de vie moyenne constatée aux États-unis pour une trottinette est de de 28 jours. Ne risque-t-on pas d'assister, comme avec Uber ou les services de livraison à vélo, à une guerre de communication et des prix pour aboutir à un monopole ou un oligopole privé et finalement à une augmentation des prix ?

Nous considérons qu'un service de transport collectif public et intégré est plus à même de répondre aux besoins des citoyens sans privatisation de l'espace public.