

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 1658

présenté par

Mme Brulebois, Mme Bessot Ballot, Mme Pascale Boyer, Mme Bureau-Bonnard, Mme De Temmerman, M. Arend, M. Cabaré, M. Cazenove, M. Daniel, M. Buchou, M. Fiévet, Mme Fontenel-Personne, M. Grau, Mme Lardet, M. Martin, Mme Rossi, M. Vignal, Mme Cazarian, M. Dombreval, Mme Toutut-Picard, Mme Rilhac, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, Mme Beaudouin-Hubiere, Mme Brugnera, Mme Françoise Dumas, Mme Dupont, M. Kerlogot, Mme Mauborgne, M. Véran et Mme Vignon

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 18, insérer l'article suivant:**

L'article L. 431-1 du code de la route est ainsi rédigé :

« *Art. L. 431-1.* – Le véhicule à deux roues à moteur, la trottinette électrique et le vélo à assistance électrique dont le conducteur circule sans être coiffé d'un casque ou muni des équipements obligatoires destinés à garantir sa propre sécurité peut être immobilisé. Ce casque doit être attaché.

« Lorsque le conducteur du véhicule n'a pas justifié de la cessation de l'infraction dans un délai de quarante-huit heures, l'officier de police judiciaire peut transformer l'immobilisation en une mise en fourrière.

« Les dispositions du présent article sont mises en application dans les conditions prévues par les articles L. 325-2, L. 325-3, L. 325-7 à L. 325-11. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à rendre obligatoire le port du casque pour toute circulation à bord de trottinette électrique ou de vélo à assistance électrique.

L'an dernier, trottinettes et monoroues confondues, soit quelques 50 000 « engins de déplacement personnel » (EDP) ont été vendues en France, selon le patron des magasins Mobility Urban, Christophe Bayart.

Pratique, silencieux et rapide, ce nouveau mode de transport est partout en pleine extension et ce n'est pas fini.

Ce marché continuerait sa croissance et doublerait tous les ans, selon la Fédération des professionnels de la micro-mobilité (FP2M).

La trottinette électrique se faufile maintenant partout sur les voies urbaines et aussi dans les campagnes.

Malheureusement, selon les derniers chiffres de la Sécurité Routière, les accidents à trottinette électrique ont fait un bond eux aussi de 23 % en 2017, 284 blessés et 5 tués en trottinette ou à rollers sont à déplorer.

C'est en ville que l'on recense le plus grand nombre d'accidents. En première ligne des accidents on note des collisions avec des voitures, des scooters et des vélos.

Les résultats d'une étude américaine montrent que les blessures à la tête sont les plus fréquentes (40 %)

Les trottinettes électriques ne sont pas dans le code de la route. On les assimile donc à des piétons, parfois à des vélos.

Pour le vélo électrique, il est considéré au même titre qu'un vélo classique par la législation française. Aucun permis n'est obligatoire, seul le respect du code de la route est exigé. Il en est de même pour le port du casque qui, aujourd'hui en France, n'est pas obligatoire.

Le casque n'est obligatoire que pour les enfants jusqu'à l'âge de 12 ans qu'il s'agisse de vélo ou de vélo électrique. Le casque est cependant fortement recommandé par les associations de cyclotourisme.

Aux Pays-Bas, où il y a beaucoup de vélos à assistance électrique on compte désormais plus de morts à vélo qu'en voiture et parmi ces victimes, de plus de plus en plus de personnes de plus de 65 ans adeptes du vélo à assistance électrique.

Les accidents en vélo sont en effet particulièrement dangereux. Le risque d'être tué par heure passée sur la route est trois fois plus important pour un cycliste que pour un automobiliste. Celui d'être gravement blessé est 16 fois plus élevé. Selon plusieurs études récentes sur le sujet, le port du casque réduit les risques de blessures graves à la tête, risques de traumatisme crânien entraînant la mort de presque 70 % et de 65 %.

S'il veut encourager le développement d'autres mobilités pour réduire l'utilisation de la voiture et compte tenu de l'engouement pour la trottinette, le législateur se doit de renforcer la législation pour garantir la sécurité de modes de déplacement qu'il encourage. Elle doit donc s'adapter rapidement à cette situation nouvelle.