ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Trottinettes

Question écrite n° 17584

Texte de la question

Mme Brigitte Liso attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les problèmes générés par le développement des trottinettes en ville. Dans le cadre du projet de loi d'orientation des mobilités, l'interdiction de la circulation sur les trottoirs a été précisée, privilégiant ainsi pour ces engins les pistes et bandes cyclables. Cela ne suffit pas. L'explosion des accidents en 2017 (+23 %) sera largement dépassée en 2018. Depuis 2013, plus de 1 500 accidents ont été recensés, notamment des collisions sur la route avec des voitures, des scooters ou des vélos. Ces chiffres obligent à réfléchir à d'autres mesures de prévention. En effet, ces engins motorisés munis de petites roues et dotés de freins rudimentaires offrent une tenue de route très faible. Lancé à 30 km/h sur la chaussée, les trottinettes sont de véritables dangers publics pour leur conducteur, comme pour les passants. Devant ce phénomène, des assurances spécifiques ont même été créées. La réglementation future devra répondre à ces nouveaux défis. Elle lui demande de bien vouloir lui préciser ses intentions en la matière.

Texte de la réponse

La sécurité des piétons, qui sont les usagers les plus vulnérables de la voie publique, constitue une des priorités du Gouvernement en vue de réduire l'accidentalité, notamment en agglomération. C'est un des axes importants du plan de lutte contre l'insécurité routière présenté par le premier ministre lors du comité interministériel de sécurité routière du 9 janvier 2018 ainsi que du plan gouvernemental « vélo et mobilités actives » lancé le 14 septembre 2018. Ces plans ont acté plusieurs mesures pour protéger les piétons qui nécessitent d'adapter le droit existant. Les trottinettes électriques, comme les autres engins de déplacements personnels motorisés se multiplient et peuvent se révéler être un outil efficace pour aider les automobilistes à changer de mode de déplacement mais ne disposent pas de règles adaptées. En France les utilisateurs d'engins non motorisés (trottinettes, skateboard, rollers) sont actuellement assimilés à des piétons par l'article R. 412-34 du code de la route et peuvent donc circuler sur les trottoirs et sur les autres espaces autorisés aux piétons. En revanche, les engins de déplacement personnels électriques n'appartiennent à aucune des catégories de véhicules actuellement définies dans le code de la route et leur circulation dans l'espace public n'est actuellement pas réglementée ni autorisée, de sorte que leur usage est en principe limité aux espaces privés ou fermés à la circulation. Un travail a été entrepris par le Gouvernement depuis plusieurs mois afin de prendre en compte les engins électriques dans la réglementation. Du fait de l'absence de données disponibles à ce jour concernant l'accidentalité et la mortalité impliquant ce type d'engins, un premier axe de travail a porté sur la prise en compte de la catégorie des engins (motorisés ou non motorisés fonctionnant avec la seule force humaine) dans le système d'information des statistiques des accidents de la route. Cette nouvelle catégorie est effective depuis le 1er janvier 2018 et les premières données statistiques annuelles complètes seront disponibles cette année. En parallèle, différents échanges sur le statut de ces engins électriques ont eu lieu dans le cadre de la commission « usagers vulnérables » du conseil national de la sécurité routière et dans le cadre des assises nationales de la mobilité. Le Gouvernement propose de créer, pour les engins de déplacement personnels motorisés ne dépassant pas 25 km/h, une nouvelle catégorie de véhicule dans le code de la route. Ils pourront circuler sur les

pistes et bandes cyclables et les zones à 30 km/h mais pas sur les trottoirs. L'accès à la chaussée pourrait être conditionné au port obligatoire d'équipements de protection individuelle et au respect par les engins d'exigences en matière de sécurité. Le statut de ces engins, leurs équipements, leurs règles de circulation ainsi que les éventuelles obligations d'équipements de leurs utilisateurs seront ainsi précisées dans un décret en cours de finalisation. Les choix opérés tiennent compte des enjeux de sécurité routière, des enjeux de sécurité des usagers vulnérables (cyclistes, piétons, personnes à mobilité réduite), des utilisateurs de ces engins, également usagers vulnérables, et des enjeux de cohabitation et de partage de l'espace public entre les différents usagers. Si la détermination de ces éléments relève du pouvoir réglementaire, le projet de loi d'orientation des mobilités entend également offrir aux maires, dans le cadre de leur pouvoir de police de la circulation, la possibilité de réglementer l'usage de ces nouveaux modes de déplacement sur les voies en fonction des situations locales.

Données clés

Auteur : Mme Brigitte Liso
Circonscription : Nord (4e circonscription) - La République en Marche
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 17584
Rubrique : Transports urbains
Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 5 mars 2019, page 2057
Réponse publiée au JO le : 23 avril 2019, page 3957