



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Régulation des moyens de déplacement en libre-service

Question écrite n° 18235

Texte de la question

M. Bastien Lachaud attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur l'accaparement de l'espace public par la présence croissante de moyens de déplacement en libre-service. La période récente a vu se multiplier les moyens de locomotion, bicyclettes ou trottinettes, dits en *free-floating* ou *dock-less*, déployés par divers opérateurs privés dans un nombre croissant de villes françaises - la ville de Paris compterait par exemple à elle seule huit opérateurs au moins. Or la présence dans l'espace public de ces flottes de véhicules pose des questions d'utilisation de l'espace public, d'ordre public et de sécurité et partant, de réglementation. Du fait de leur nature même, ces outils privatisent l'espace public : ils sont déployés en libre-service, sans stations ou bornes d'attache. Ces véhicules ponctuent donc l'espace urbain d'une présence envahissante et incontrôlée. Abandonnés n'importe où par les utilisateurs, cette facilité faisant partie du *marketing* de ces engins, les piétons doivent les contourner sur des trottoirs parfois déjà bien étroits, devant passer sur la chaussée. Un tel encombrement sur une voie passante ne peut que poser des problèmes de sécurité de la circulation piétonne. Ceci est d'autant plus vrai que les opérateurs ne sont bien souvent pas à même d'assurer la maintenance et le stationnement ordonné des véhicules abandonnés par leurs usagers. Utilisés en dehors de tout respect du code de la route et, bien souvent, sur les trottoirs, ils mettent en danger tant leurs usagers que les piétons. En témoigne la multiplication des accidents de trottinettes électriques - 284 blessés auraient ainsi été dénombrés au cours de la dernière année en France (+ 23 % en un an), dont 49 à Paris (+ 19,5 %), 33 en Seine-Saint-Denis (+ 50 %) et 26 dans les Hauts-de-Seine (+ 13 %). Contrairement aux bicyclettes, ces trottinettes ne sont pas soumises au port obligatoire du casque. Pourtant, ces engins peuvent atteindre la vitesse de 25 à 35 km/h voire 40 km/h pour certains modèles, et pouvant atteindre jusqu'à 50 km/h pour des trottinettes à selle, rendant très dangereux pour les passagers toute chute ou accident alors qu'ils sont tête nue. Face au défi que pose la présence nouvelle de ces engins dans l'espace public, la réponse des autorités paraît avoir, jusqu'à présent, manqué de coordination et de fermeté. Il semble qu'elle ait, jusqu'à présent, reposé essentiellement sur les initiatives dispersées des municipalités - à l'image du faisceau de mesures proposées en novembre 2018 par la mairie de Paris. Les problèmes récurrents que continuent de poser ces véhicules semblent cependant apporter la démonstration que ces mesures sont insuffisantes. M. le député estime donc que l'on ne saurait se satisfaire de réponses jusqu'ici isolées, et s'interroge sur l'action régulatrice plus globale qui devrait être mise en œuvre, en concertation avec les collectivités territoriales. Il souhaite donc apprendre de sa part quelles mesures il compte prendre pour garantir l'ordre public et la sécurité des usagers des véhicules en *free-floating* comme celle des piétons.

Texte de la réponse

Le Gouvernement est attentif à la sécurité des piétons, qui sont les usagers les plus vulnérables de la voie publique, en vue de réduire l'accidentalité 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

gyropodes, gyroroues, skates électriques, trottinettes électriques comme les autres engins de déplacement personnels motorisés se multiplient et peuvent se révéler être une alternative à l'autosolisme mais ne disposent pas de règles adaptées. En France les utilisateurs d'engins non motorisés (trottinettes, skateboards, 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 ainsi pas réglementée ni autorisée, de sorte que leur usage est en principe limité aux espaces privés ou fermés à la circulation. Le Gouvernement propose de créer, pour les engins de déplacement personnels motorisés ne dépassant pas 20 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 individuel 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. Il est envisagé une sortie du décret relatif à ces engins de déplacement personnels motorisés d'ici fin 2019. Par ailleurs, il n'est pas envisagé d'obliger les conducteurs de ces nouveaux engins à porter un casque. Le Gouvernement est résolument opposé à l'obligation du port du casque sur les trottinettes, comme à l'obligation du port du casque à vélo pour les plus de 12 ans. Il est obligatoire en vélo pour les enfants de moins de 12 ans. L'utilisation des trottinettes électriques sera interdite aux moins de 12 ans. 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. Enfin, les dispositions relatives à l'encadrement des services en free floating du projet de loi d'orientation des mobilités inscrivent cette régulation dans un cadre général d'autorisation préalable avec paiement d'une redevance d'occupation du domaine public. Les modalités de délivrance de cette autorisation s'appuieront sur le code général de la propriété des personnes publiques et seront donc délivrées par les autorités chargées du domaine public. Elles comporteront des prescriptions particulières, notamment pour s'assurer du respect des règles de circulation et de stationnement. Dans la poursuite des travaux engagés entre les opérateurs et certaines collectivités, des recommandations relatives à ces prescriptions seront élaborées avec les acteurs dans les six mois qui suivent la promulgation de la loi. Cela permettra aux collectivités et aux opérateurs de disposer de références pour le développement de ces services. Au-delà des questions liées à l'occupation de l'espace, ces activités sont avant tout des services de mobilité. Dès lors il convient d'assurer un lien avec la politique de l'autorité organisatrice de la mobilité. Cette dernière donnera son avis avant la délivrance de l'autorisation et permettra d'orienter les préconisations présidant à la délivrance du titre, et contribuera donc à la cohérence des autorisations sur le territoire de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Données clés

Auteur : [M. Bastien Lachaud](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (6^e circonscription) - La France insoumise

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 18235

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : [Intérieur](#)

Ministère attributaire : [Transition écologique et solidaire](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [26 mars 2019](#), page 2719

Réponse publiée au JO le : [27 août 2019](#), page 7752