ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Circulation urbaine - Pistes cyclables, réglementation

Question écrite n° 20370

Texte de la question

M. Joachim Son-Forget interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la réglementation des nouveaux modes de déplacement urbain, *hoverboard*, monoroue, gyropode et trottinette électrique. Aujourd'hui, ces modes de déplacement sont tolérés sur les trottoirs si leur vitesse n'excède pas 6 km/h mais sont bannis des pistes cyclables et de la route. Si cette dernière est trop dangereuse pour ces modes de déplacement, les pistes cyclables, elles, sont adaptées à leur vitesse et à leur mobilité. Pourtant, la législation en vigueur les en bannit. Cette interdiction entraîne des usages dangereux pour les piétons sur les trottoirs et dans les zones piétonnes. En particulier dans les centres-villes historiques où les trottoirs sont mal adaptés à cette pratique, ainsi qu'au déplacement des personnes handicapées. Pour désengorger les trottoirs et les axes routiers, inciter à développer des pistes cyclables et donner la possibilité aux citoyens de se déplacer de manière plus respectueuse de l'environnement et plus économique, il conviendrait que les pouvoirs publics s'interrogent sur l'opportunité d'autoriser ces nouveaux modes de déplacements sur les pistes. Aussi, il souhaiterait connaître la position du Gouvernement sur le sujet.

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 hoverboard, monoroues, gyropodes et 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 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 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. Ce décret permettra de fixer les règles de circulation et d'usage et donc de normaliser la pratique. Il est envisagé une sortie de ce texte d'ici fin 2019. 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 : M. Joachim Son-Forget
Circonscription : Français établis hors de France (6e circonscription) - Non inscrit
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 20370
Rubrique : Sécurité routière
Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transition écologique et solidaire

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 11 juin 2019, page 5314
Réponse publiée au JO le : 27 août 2019, page 7760