

Projet à relire attentivement

Position de l'association relative à la circulation des trottinettes électriques et autres engins de déplacement individuel motorisés

Contexte :

En quelques années, la trottinette électrique a envahi le paysage de nos rues et de l'espace public. Situation surprenante que cet engin qui n'était au départ qu'un aimable jouet pour enfant, appelé patinette.

Pour autant, de nombreuses villes ont été rapidement séduites par ces engins, probablement parce qu'ils semblaient donner une certaine modernité à ces villes à l'affût de nouvelles mobilités a priori durables. Cette invasion a commencé à se faire sur les trottoirs, peut-être parce que, trottinettes et trottoirs ont la même racine étymologique.

Rapidement, la coexistence avec le piéton a tourné aux conflits, se traduisant par des accidents plus ou moins graves, ce qui n'est pas étonnant tant le différentiel de vitesse est grand entre un brave piéton qui marche à moins de 4 km/h et ces engins qui peuvent atteindre la vitesse d'un cheval au galop.

Les trottinettes électriques ont rapidement trouvé un public, plutôt jeune et masculin, c'est-à-dire souvent peu respectueux des règles de circulation. Ces engins ont surtout intéressé des opérateurs de free-floating qui ont accéléré la pénétration de ce mode de déplacement dans nos villes.

Face à cette situation, il y avait urgence à régler ces engins qui ne figuraient pas au Code de la route. L'objectif affichée de l'Etat était de lutter contre les comportements dangereux régulièrement observés, de faire évoluer vers un usage responsable et plus sûr ces engins et de retrouver un usage apaisé des trottoirs pour les piétons.

Ce fut fait avec le décret paru le 25 octobre 2019.

Que dit la réglementation :

La règle générale principal à retenir est que ces engins sont des véhicules et donc que leurs conducteurs doivent respecter les règles générales comme tous conducteurs. Il est précisé que la conduite de ces engins est interdite à toute personne de moins de 12 ans. Il est également interdit d'être à plusieurs sur ces engins. Le conducteur ne doit pas avoir à l'oreille des écouteurs et doit obligatoirement avoir une assurance. Les opérateurs de free-floating doivent également souscrire une assurance pour couvrir leurs usagers.

Au niveau équipement, le port du casque n'est pas obligatoire. De jour comme de nuit par visibilité réduite, même en agglomération, le port d'un équipement rétro réfléchissant s'impose. Les engins sont bridés à 25 km/h et depuis le 1^{er} juillet 2020, les engins doivent être équipés de feux de position avant et arrière, de dispositifs retro-réfléchissants, d'un système de freinage et d'un avertisseur sonore.

Pour ce qui concerne la circulation, les Engins de Déplacement Personnel Motorisés (terme générique EDPM comprenant les trottinettes électriques) sont interdits de circuler sur les trottoirs sauf à tenir l'engin à la main et comme tout véhicule, il leur est interdit d'y stationner. En agglomération, ils ont obligation de circuler sur les pistes et bandes cyclables lorsqu'il y en a. Sinon, ils peuvent circuler sur les routes où la vitesse maximale autorisée est inférieure à 50 km/h. Ils sont autorisés à circuler dans les aires piétonnes sous réserve de circuler au pas (4km/h)

Hors agglomération, ils peuvent circuler sur les voies vertes et les pistes cyclables mais sont interdits de circuler sur les chaussées de la circulation générale.

Les infractions à ces règles sont sanctionnées d'une amende de 2^{ème} classe sauf pour la circulation sur les trottoirs et si l'engin est débridé. L'amende est alors de 4^{ème} classe

Que dit la loi

L'introduction de mesures réglementaires a été complétée par des mesures législatives lors du vote de la loi d'orientation sur les mobilités du 24 décembre 2019 dite LOM. Cette loi a encouragé l'émergence de nouveaux services de mobilité. L'article 8 donne aux autorités organisatrices la possibilité de réguler les nouveaux services de mobilité. L'article 41 définit un cadre de régulation pour les offres en libre-service sans attache, dites en "free floating", telles que les vélos, trottinettes, scooters électriques mais aussi voitures électriques. Dans la continuité de cet article, les opérateurs de services en "free floating", les représentants de collectivités locales et les services de l'Etat, ont participé à l'écriture [d'une charte](#) prévue par cet article pour préciser les conditions d'occupation du domaine public routier. Huit prescriptions ont été retenues dont la suivante concernant les conditions spatiales du déploiement des véhicules :

« Les mesures que doit prendre l'opérateur afin d'assurer le respect, par lui-même ou ses préposés, et par les utilisateurs des véhicules, cycles et engins des règles de circulation et de stationnement édictées par les autorités compétentes, notamment les règles assurant l'accessibilité de la voie publique aux personnes handicapées ou à mobilité réduite et garantissant la sécurité des piétons ».

Par ailleurs, l'article 51 crée le cadre législatif permettant aux maires d'adapter aux enjeux locaux les règles de circulation des nouveaux engins de déplacement personnels dans les villes.

Quels constats depuis la mise en place de ces mesures législatives et réglementaires ?

Le premier constat est que le nombre d'accidents impliquant ces engins est en très forte augmentation (plus de 40% en 2021 par rapport à 2019). Parmi les 870 accidents corporels enregistrés, on dénombre comme victimes 78 piétons. C'est la catégorie d'utilisateurs la plus touchée après celle des conducteurs d'EDPM eux-mêmes.

Ce bilan est largement sous-estimé puisque les Forces de l'Ordre n'interviennent que si la circulation s'en trouve perturbée. Il faudrait multiplier au moins par 5 ce bilan.

Globalement, on observe toujours des comportements dangereux au regard de la vitesse pratiquée et une certaine liberté avec les règles du Code de la Route. Certes, l'usage des trottoirs a diminué mais l'offre grandissante des pistes cyclables sur les trottoirs dans de nombreuses villes n'a pas aidé à un meilleur respect de l'interdiction d'y circuler.

De la même façon, l'autorisation de franchir les feux accordés aux cyclistes et donc aux conducteurs de ces engins a conforté la pratique pour un grand nombre de respecter les feux tricolores.

L'association reçoit régulièrement des alertes sur la situation délicate que rencontrent les piétons, particulièrement dès lors que la Collectivité a autorisé le free-floating. A la différence d'un propriétaire d'un EDPM, les loueurs d'engins en free-floating semblent nettement moins respectueux de leur environnement. Pour autant, nous observons également un certain laxisme des collectivités, qui sont peu exigeantes dans leur appel d'offre au regard de la sécurité des piétons.

La plainte récurrente, que 60 Millions de Piétons reçoit, concerne d'une part les trottoirs qui sont déjà assez encombrés. Il s'avère que le stationnement de ces engins sur les trottoirs s'ajoute à cet encombrement. D'autre part, les autres plaintes récurrentes concernent le non-respect des passages piétons et le dépassement des piétons trop prêt et sans qu'ils soient avertis.

Au regard de ces plaintes, la responsabilité repose autant sur le conducteur de trottinette que sur la Collectivité.

La position de 60 Millions de Piétons

L'association estime que toutes les mobilités doivent avoir leur place dans l'espace public. Les EDPM et les trottinettes en particulier peuvent donc avoir une place dans le cadre fixé récemment par la loi mais avec le souci de respecter les piétons. La philosophie à retenir est que la mobilité piétonne est la mobilité à privilégier et qu'aucune autre mobilité ne doit se développer au détriment de la marche à pied.

Les enseignements de l'insécurité routière nous ont appris que pour réduire les risques d'accident, il convenait de prendre en compte le triptyque : voirie/véhicule/conducteur dans le système de circulation (référence : la sécurité des routes et des rues – SETRA/CETUR- 1992).

Force est de constater que la réglementation assimile les EDPM à des vélos puisqu'ils ont les mêmes droits et obligations. Dans notre constat, il apparaît d'ailleurs que les vélos à assistance

électrique créent de plus en plus des problèmes similaires au regard notamment de la vitesse. Il en résulte que certaines de nos positions au regard des EPDM s'appliquent aussi à la mobilité cyclable.

Fort de ces enseignements et de nos observations et dans l'attente d'études détaillées de ces accidents telles que peuvent le mener le Registre du Rhône et le Laboratoire de la mécanique des accidents de l'Université Gustave Eiffel pour mieux comprendre les circonstances de ces accidents, l'association demande :

Au niveau national dans le Code de la Route

- 1- L'apprentissage des règles de circulation de ces engins dans le cadre de l'attestation scolaire de second niveau (ASSR2) et l'obligation d'en être détenteur pour conduire ces engins, ce qui implique de remonter l'âge de 12 ans à 16 ans pour être autorisé à conduire un EDPM.
- 2- L'immatriculation des EDPM facilitant la verbalisation comme aux Pays-bas.
- 3- La fixation à 15 km/h, de la vitesse maximale des véhicules autorisés à circuler sur une piste cyclable en milieu urbain dense, dans les zones 30 et dans les zones de rencontre.
- 4- La fixation à 4 km/h de l'allure du pas exigée dans les aires piétonnes, ce qui revient à mettre pied à terre ou couper le moteur.
- 5- Le contrôle des engins pour ce qui concerne le bon fonctionnement des freins, de l'éclairage et des indicateurs de direction.
- 6- Une définition du trottoir dans le Code de la Route permettant de distinguer physiquement le trottoir d'une piste cyclable.
- 7- Une procédure d'autorisation d'ouverture d'un aménagement cyclable pour en contrôler la sécurité vis-à-vis des piétons
- 8- L'interdiction explicite de stationner ces engins sur les trottoirs (sans dérogation possible)

Ces mesures requièrent une communication forte des règles de circulation concernant les EDPM vers les possesseurs d'un permis de conduire, ainsi que vers les acheteurs et les loueurs de ces engins.

Au niveau territorial, les mesures nationales peuvent être anticiper grâce au pouvoir de police du maire

- 1- La suppression des emplacements de stationnement sur les trottoirs pour tout véhicule, en particulier des trottinettes.
- 2- La fixation à 15 km/h de la vitesse maximale autorisée sur les pistes cyclables (sans attendre une obligation nationale), dans les zones 30 et dans les zones de rencontre et à 4 km/h dans les aires piétonnes.
- 3- La consigne donnée à la Police municipale d'intervenir en cas d'infraction pour verbaliser ou remettre un document sur les règles de conduite.
- 4- L'introduction dans le cahier des charges des opérateurs d'obligations concernant le contrôle des véhicules

- 5- L'introduction dans le cahier des charges des opérateurs d'une obligation de s'assurer que leur client est détenteur de l'ASSR2 pour conduire ces engins, ce qui implique de remonter l'âge de 12 ans à 16 ans pour être autorisé à conduire un EDPM.
- 6- L'introduction dans le cahier des charges des opérateurs d'une obligation concernant le bridage des limitations de vitesses en fonction des lieux circulés ou procédant à la coupure du moteur : aire piétonne, parcs et jardins, et trottoirs si possible
- 7- L'obligation pour les opérateurs et les vendeurs de remettre aux utilisateurs un document (sans attendre une obligation nationale) avec un engagement comme quoi ils en ont pris connaissance
- 8- Une clause dans le cahier des charges de la capacité des utilisateurs à conduire une trottinette avec des possibilités de formation pour une prise en main
- 9- La communication des règles de circulation aux habitants et aux utilisateurs des engins par les moyens appropriés
- 10- Une procédure d'autorisation d'ouverture d'un aménagement cyclable pour en contrôler la sécurité vis-à-vis des piétons
- 11- La réalisation d'audits régulières sur la signalisation des aménagements utilisables par les EDPM
- 12- La réalisation d'audits sur les autorisations de franchissement de feux et les remontées de sens unique accordées aux EDPM et mettant en danger les piétons
- 13- La suppression des pistes cyclables des trottoirs

La plupart de nos attentes peuvent être d'ores et déjà appliquées par les opérateurs dans leur contrat de location. Ils disposent des outils de régulation et de contrôle de l'usage des engins qu'ils louent. Il en va de l'éthique de ces entreprises. Force est de reconnaître que certaines commencent à s'en soucier.

De la même façon, les vendeurs de trottinettes ne peuvent pas s'exonérer de leurs obligations d'information de leur client comme le prévoit le Code de la Consommation.