

## LE CONTEXTE



Les accidents graves impliquant des trottinettistes se multiplient. Pourtant les experts du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR) avaient anticipé l'essor de l'usage des Engins de Déplacement Personnel (EDP) en proposant en 2017 un ensemble de préconisations assimilant notamment les EDP à des cycles.

Le décret de 2019 a finalement affaibli les dispositions prévues par les experts. Ces accidents provoquent aujourd'hui un débat relayé par les médias sur la réglementation en vigueur, les comportements observés, les solutions envisageables...

## RAPPEL SUR LA RÉGLEMENTATION ( VOIR DÉCRET 2019 – 1082 DU 23 OCTOBRE 2019)

- La vitesse maximale en trottinette électrique est limitée à 25 km/h
- L'Engin de Déplacement Personnel motorisé (EDPm) est un véhicule terrestre à moteur (Classification : Article R.311-1 § 6.15 du Code de la route). Il doit être assuré.
- La circulation des EDPm se fait en agglomération sur les bandes et pistes cyclables, les aires piétonnes (selon R.431-9) et en l'absence de celles-ci sur la chaussée si VMA ≤ 50 km/h.
- Dérogations motivées par Maire : interdire des sections dans l'agglomération. Autoriser sur trottoir à 6 km/h maximum sans gêner les piétons. Autoriser sur routes ≤ 80 km/h.
- Hors agglomération : interdit sauf voies vertes et pistes cyclables.

## TROTTINETTISTES : LES « MAUVAIS ÉLÈVES » DE LA MOBILITÉ DOUCE ( SOURCE : BAROMÈTRE AXA D'AVRIL 2021)



78%

téléphonent en roulant (+23 points vs janvier 2020)

72%

avouent envoyer ou consulter des SMS en conduisant (+25 points vs janvier 2020)

45%

montent sur leur trottinette après avoir consommé des produits stupéfiants (cannabis ou autres), contre seulement 2% des automobilistes

40%

des propriétaires ou usagers des trottinettes en libre-service ne connaissent pas en détail la réglementation pour les EDPm

8/10

conduisent sur les trottoirs

59%

passent à vive allure à côté de piétons.

## LES CHIFFRES DE L'ACCIDENTALITÉ

Année	2019	2020	2021	2022
Nombre de tués	10	7	24	26

- En juillet 2022, 26 tués en année glissante (soit X 3 par rapport à 2019)

# PROJET D'INTERDICTION DES LOCATIONS DE TROTINETTES EN LIBRE-SERVICE

En janvier 2023, la maire de Paris, Anne Hidalgo, a fait part de son intention de consulter ses administrés sur l'avenir des trottinettes électriques en libre-service dans la capitale annonçant la tenue de ce scrutin le 2 juillet. La consultation ne vise que les engins en libre-service.

Ce type de mesure a déjà été mis en œuvre dans la ville de San Francisco en 2018.

## POINT DE VUE

Les accidents récurrents doivent nous alerter sur le besoin d'agir pour faire face à un nouvel enjeu central de la sécurité routière : **comment sécuriser la cohabitation d'une diversité grandissante des modes de déplacements en milieu urbain ?**

Les modes de déplacement en milieu urbain évoluent fortement avec le développement des circulations dites « douces ». Les chiffres de la sécurité routière démontrent que pour les cyclistes et les conducteurs de trottinettes le nombre d'accidents et leur gravité se dégradent fortement. Cette situation implique que les pouvoirs publics s'emparent de façon urgente de ce problème, **dans le cadre d'une approche globale**, pour prendre un ensemble de mesures dans différents domaines :

- **Réglementer davantage les différents usages concernant les pistes cyclables et les trottoirs.** Les trottoirs doivent être sanctuarisés pour les piétons. La limitation des vitesses sur les pistes cyclables doit être posée. L'accès aux pistes cyclables par des engins motorisés puissants (exemple : draisienne) doit être interdit.
- **Renforcer le contrôle sur les vitesses** observées sur les pistes cyclables et sur la présence d'engins non autorisés sur les trottoirs.
- **Supprimer la possibilité de débridage des EDPm**
- **Réglementer et sanctionner la dépose sauvage des trottinettes en libre-service** dont la présence nuit notamment à la circulation sur les trottoirs

## QUELLE POSITION VIS-À-VIS DE LA DÉMARCHÉ DE LA VILLE DE PARIS ?

- La démarche pose vraiment question. La ville de Paris a mis en œuvre le projet depuis plusieurs années qui consiste à développer les mobilités douces et collectives. La trottinette électrique est un mode de déplacement qui s'inscrit pleinement dans ce projet. Limiter l'accès apparaît comme un aveu d'impuissance à réguler le développement de ces nouvelles mobilités.
- Le problème n'est pas la trottinette mais l'usage qui en est fait !
- L'interdiction du dispositif en libre-service est l'arbre qui cache la forêt. Il ne réglera en rien le problème de fond puisque les trottinettistes propriétaires continueront de circuler et seront très certainement de plus en plus nombreux : il s'agit donc d'aménager, réguler, éduquer et contrôler.
- Le principe de la consultation citoyenne sur un sujet aussi clivant est très interrogeant. Entre l'attente légitime du piéton fragile et celle toute aussi légitime de l'usager trottinettiste responsable, il ne peut y avoir de bon arbitrage.

## LES DÉRIVES ET PROBLÈMES CONSTATÉS

- **Responsabilité des constructeurs de trottinettes** : pour satisfaire la réglementation sur la vitesse des trottinettes, un moteur d'une puissance de 250 à 500 watts suffit. Mais une poignée de fabricants vendent

des trottinettes électriques capables de fournir une puissance maximale de 3.600 W et même 5.400 W pour la « Dualtron ULTRA » qui peut transporter un passager de 120 kg sur une pente de 35° à 80 km/h.

- **Incohérence de la réglementation** : les draisienues nommées désormais « cyclomobiles légers » qui appartiennent à une sous-catégorie des cyclomoteurs ont été récemment autorisés par la réglementation à circuler sur les pistes cyclables. (cf Pondération 126 - p7)
- **Une absence de connaissance des règles et un rapport à l'usage** qui s'assimile souvent à un déplacement loisirs.
- **Peu ou pas de contrôle des infractions** → crée un sentiment d'impunité.

## LES ORIENTATIONS DE LA LIGUE

Dans le rapport d'orientation 2022 de la Ligue contre la violence routière, l'orientation sur le thème évoqué est la suivante :

***« Promouvoir toutes mesures destinées à protéger les usagers vulnérables, en particulier lutter efficacement contre l'invasion des trottoirs et espaces réservés aux piétons par les voitures, les deux-roues motorisés, les bicyclettes et les engins de déplacement personnel motorisés (EDP). »***