

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>12300</b>	De <b>Mme Frédérique Lardet</b> ( La République en Marche - Haute-Savoie )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et solidaire (Mme Poirson, SE auprès du ministre d'État)		<b>Ministère attributaire</b> > Intérieur
<b>Rubrique</b> > transports urbains	<b>Tête d'analyse</b> > Nouveaux véhicules électriques individuels - Réglementation	<b>Analyse</b> > Nouveaux véhicules électriques individuels - Réglementation.
Question publiée au JO le : <b>18/09/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>25/12/2018</b> page : <b>12166</b> Date de changement d'attribution : <b>16/10/2018</b> Date de signalement : <b>20/11/2018</b>		

### Texte de la question

Mme Frédérique Lardet appelle l'attention de Mme la secrétaire d'État, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur la réglementation relative aux nouveaux véhicules électriques individuels. Selon l'avis exprimé par la commission européenne le 12 juillet 2002 et les directives et législations actuellement en vigueur, les NVEI, catégorie comprenant les gyropodes, les gyroroues, le skate électrique et la trottinette électrique - ne sont pas considérés comme des « véhicules terrestres motorisés » donc ne sont pas autorisés sur les voies de circulation (chaussée, piste cyclables...), celles-ci étant réservées aux vélos et véhicules disposant d'une immatriculation. En revanche, l'utilisation des NVEI est tolérée sur les trottoirs et les zones piétonnes à condition : de ne pas gêner les piétons, de respecter les règles relatives à ces derniers, et de ne pas dépasser une vitesse maximale de 6 km/h (articles R. 412-34 et R. 412-43 du code de la route). Or dans les faits, cette vitesse est souvent dépassée - ces NVEI pouvant rouler jusqu'à 20km/h voire plus pour les modèles plus perfectionnés - et déjà des accidents graves impliquant des piétons renversés par ces NVEI ont été recensés. En outre alors que ces NVEI ne sont pas assimilés à des « véhicules terrestres motorisés », leurs propriétaires doivent néanmoins être détenteurs d'une obligation d'assurance de responsabilité civile pour véhicule motorisé, comme les voitures et les motos. Si elle salue le développement des NVEI qui appartiennent aux mobilités douces et qui vont dans le sens du développement durable, elle lui demande quelles dispositions pourraient être prises pour assurer la sécurité des piétons qui partagent leurs espaces de déplacement avec ces NVEI. Elle souhaiterait également savoir si une réglementation spécifique pour ces NVEI est à l'étude, notamment en ce qui concerne leur catégorisation (véhicule motorisé ou non) afin d'avoir plus de clarté sur les règles qui leur sont applicables, aussi bien en termes de circulation que d'assurance.

### Texte de la réponse

Les véhicules légers électriques unipersonnels, également appelés engins de déplacements personnels électriques (EDP électriques) regroupent des engins tels que la trottinette électrique, les gyropodes, la monoroue ou l'hoverboard. Ces engins sont essentiellement utilisés en milieu urbain, sur des déplacements de courtes distances (moins de 5 km) ou pour du loisir. Facilement transportables, ils sont aussi utilisés dans le cadre de déplacements en transport en commun. Les EDP électriques sont explicitement exclus du règlement européen UE 168/2013 du

15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à 2 et 3 roues et des quadricycles. Chaque Etat membre européen peut donc définir sa propre réglementation nationale des EDP électriques. Un travail a été entrepris par le Gouvernement depuis plusieurs mois afin de prendre en compte les EDP 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 EDP (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 en 2019. En parallèle, différents échanges sur le statut des EDP électriques ont eu lieu dans le cadre de la commission Usagers vulnérables du Conseil national de la sécurité routière (CNSR) et dans le cadre des assises de la mobilité organisées par le ministère de la transition écologique et solidaire. Le statut de ces engins, leurs équipements et leurs règles de circulation ainsi que les éventuelles obligations d'équipements de leurs utilisateurs seront précisées par voie réglementaire dans le code de la route. Les choix opérés devront tenir compte des enjeux de sécurité routière des utilisateurs d'EDP qui sont des usagers vulnérables, des enjeux de sécurité pour les autres usagers vulnérables (cyclistes, piétons, piétons à mobilité réduite) 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 pour les mobilités pourrait éventuellement constituer un vecteur permettant de déterminer quelles seront les possibilités de dérogation pour les maires dans le cadre de leur pouvoir de police de la circulation. Pour rappel, en France les utilisateurs d'EDP non motorisés (trottinettes, skate-board, rollers) sont actuellement assimilés à des piétons par l'article R412-34 du code de la route et peuvent donc circuler sur les trottoirs et sur les autres espaces autorisés aux piétons. En revanche, les EDP 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. Les EDP électriques qui sont commercialisés en France doivent uniquement répondre aux exigences de la directive 2006/42/CE du 17 mai 2006 relative aux machines et aux exigences des réglementations qui encadrent la commercialisation des jouets lorsqu'ils sont commercialisés en tant que jouets. Il convient également de noter qu'un projet de norme européenne pour les EDP électriques est en cours d'élaboration. Ces travaux sont suivis au plan français par la commission AFNOR « Petits véhicules motorisés ». La publication de cette norme européenne, prévue pour fin 2018/début 2019, permettra d'améliorer la qualité et la sécurité de ces engins, notamment en termes de freinage et d'éclairage. Il s'agit d'une norme d'application volontaire qui devrait permettre d'améliorer progressivement la sécurité des engins mis sur le marché.