



15ème législature

Question N° : 14675	De Mme Cathy Racon-Bouzon (La République en Marche - Bouches-du-Rhône)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports urbains	Tête d'analyse >Réglementation relative aux nouveaux véhicules électriques individuels (NVEI)	Analyse > Réglementation relative aux nouveaux véhicules électriques individuels (NVEI).
Question publiée au JO le : 27/11/2018 Réponse publiée au JO le : 03/12/2019 page : 10601 Date de changement d'attribution : 01/10/2019 Date de renouvellement : 16/04/2019		

Texte de la question

Mme Cathy Racon-Bouzon attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la réglementation relative aux nouveaux véhicules électriques individuels (NVEI). Au regard de la législation, les gyropodes, les gyroroues, les skates électriques et les trottinettes électriques ne sont pas considérés comme des « véhicules terrestres motorisés ». Ainsi leur circulation est théoriquement interdite sur la voirie publique (trottoirs et voies de circulation). Leur utilisation est cependant tolérée sur les trottoirs et les zones piétonnes à condition de ne pas gêner les piétons et de ne pas dépasser une vitesse maximale de 6 km/h. Or, dans les faits, cette vitesse est régulièrement dépassée et de nombreux accidents ont pu être constatés. Il est à noter que ces engins peuvent rouler jusqu'à 30km/h. Ainsi la ministre chargée des transports a annoncé dernièrement qu'elle souhaitait créer - par décret - une nouvelle catégorie de véhicule dans le code de la route. Aussi, elle lui demande de bien vouloir lui indiquer son contenu et la date de publication de ce décret. Elle souhaiterait également savoir s'il est envisagé d'obliger les conducteurs de NVEI à porter un casque, voire de rendre le Brevet de sécurité routière (BSR) obligatoire pour les conducteurs ne détenant pas de permis de conduire.

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, skateboard, 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 25 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. Le statut de ces engins, leurs équipements, leurs règles de circulation ainsi que les éventuelles obligations d'équipements de leurs utilisateurs seront ainsi précisés 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 l'automne 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. Par ailleurs, il n'est pas envisagé d'obliger les conducteurs de ces nouveaux engins à porter un casque. Le Gouvernement n'est pas favorable 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. Enfin, il n'est pas prévu de rendre le brevet de sécurité routière obligatoire pour ceux qui ne détiendraient pas de permis de conduire. Imposer l'obtention d'un titre à la pratique de ces engins de déplacement personnels motorisés serait dissuasif et n'apparaît pas proportionné. Les dispositions relatives à l'encadrement des services en free floating du projet de loi d'orientation des mobilités sur autorisent la prescription de mesures adaptées pour s'assurer du respect des règles de circulation et de stationnement, par l'information des utilisateurs notamment.