



15ème législature

Question N° : 742	De M. Pierre-Yves Bournazel (Les Constructifs : républicains, UDI, indépendants - Paris)	Question écrite
Ministère interrogé > Intérieur		Ministère attributaire > Intérieur
Rubrique > transports urbains	Tête d'analyse > La régulation de l'activité de vélo-taxi	Analyse > La régulation de l'activité de vélo-taxi.
Question publiée au JO le : 15/08/2017 Réponse publiée au JO le : 26/02/2019 page : 1913 Date de changement d'attribution : 16/10/2018 Date de signalement : 07/11/2017		

Texte de la question

M. Pierre-Yves Bournazel interroge M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, sur la nécessité de réguler l'activité de vélo-taxis. En effet, cette activité connaît un très fort développement depuis quelques années à tel point que l'on compte plus de 300 véhicules dans la capitale. En raison d'un vide juridique, reconnu par la préfecture de police de Paris, qui ne permet ni un encadrement ni un contrôle de l'activité, une situation anarchique s'est installée. La question de la vérification des véhicules, de la gestion des stationnements et de l'encombrement de la circulation, ainsi que le développement d'un marché « informel » doivent être traités. La mise en place d'un numéro de licence pour les véhicules de vélo-taxis, l'élaboration d'une charte et la définition plus stricte de lieux de stationnement sont des pistes de discussion nécessaires. Par ailleurs, dans le cadre du contrôle effectif et quotidien d'une réglementation future de cette activité, la pertinence d'une police municipale apparaît à nouveau comme une évidence pour soulager les forces de la police nationale de cette responsabilité. Il souhaiterait connaître les mesures de régulation qu'il envisage de prendre et d'en préciser le calendrier.

Texte de la réponse

Le développement de transport de personnes par tricycles connaît, depuis 3 ans, un essor important avec une présence estimée à 500 véhicules se répartissant aux abords des principaux sites touristiques de la capitale. Contrairement aux autres modes de transport de personnes, cette activité n'est aujourd'hui pas encadrée de façon précise sur le plan législatif ou réglementaire. En revanche, les plaintes et doléances sont multiples et portent sur les contestations de tarification des déplacements, l'usage de radio générant des nuisances sonores mais surtout, la gêne et les dangers résultant de la circulation sur les voies particulièrement denses de la capitale ou des voies réservées aux transports urbains. En outre, l'activité clandestine de nombreux tricycles aboutit à des difficultés économiques des quelques exploitants qui s'efforcent de respecter la réglementation. Dans ce contexte, le préfet de police a, en premier lieu, lancé une politique de contrôle des engins par les services de police relatifs à la vérification de leur conformité et au respect de l'arrêté du 23 juin 2015 portant interdiction de stationner aux abords des principaux sites touristiques de Paris. A l'occasion de ces contrôles, il convient de constater que nombre de conducteurs présentent des documents attestant de leur qualité d'auto-entrepreneurs sans qu'il soit cependant possible pour les policiers d'en vérifier l'authenticité. De plus, certains de ces engins font l'objet d'une immatriculation provisoire valable 4 mois rendant leur verbalisation et mise en fourrière difficiles au motif de défaut de carte d'immatriculation ou défaut de plaque d'immatriculation. Au titre de l'année 2017, 11 opérations ont été réalisées au



cours desquelles 100 tricycles ont été immobilisés, 313 infractions de 4ème classe relatives à la réglementation de ce type de transport et 185 infractions au code de la route dont 15 circulations dans les voies de bus ont été relevées. Entre janvier et septembre 2018, 21 opérations ont été menées sur le contrôle des tricycles à assistance électrique au cours desquelles 78 tricycles ont été immobilisés et 327 infractions ont été relevées. Le code de la route et l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules classent désormais ces tricycles par catégories. La catégorie L5e concerne les véhicules dont la puissance n'excède pas les 15 kW et dont le poids à vide n'excède pas les 550 kg et les distingue des autres véhicules. En s'appuyant sur les nouvelles obligations légales et réglementaires concernant les véhicules de la catégorie L5e et dans la mesure où un numéro de série est présent sur le véhicule, la verbalisation des TAE porte sur de nouvelles infractions comme par exemple la conduite d'un tricycle à moteur sans port du casque homologué et attache ou sans port de gants conformes. Enfin, la présence de tricycles à moteur (tuk tuk) a donné lieu à 4 opérations de contrôle qui ont permis de relever 20 infractions relatives à la réglementation des transports de personnes à titre onéreux. Le projet de loi d'orientation sur les mobilités comporte des dispositions destinées à mieux encadrer cette activité.