



16ème législature

Question N° : 5050	De M. Christophe Barthès (Rassemblement National - Aude)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Intérieur et outre-mer
Rubrique > cycles et motocycles	Tête d'analyse > Danger des trottinettes électriques	Analyse > Danger des trottinettes électriques.
Question publiée au JO le : 31/01/2023 Réponse publiée au JO le : 08/08/2023 page : 7406 Date de changement d'attribution : 07/02/2023		

Texte de la question

M. Christophe Barthès attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur le danger des trottinettes électriques, qui deviennent un fléau dans les villes mais également dans les campagnes. En effet, les accidents dus à ce qui est devenu un moyen de transport se multiplient. Entre 2019 et 2021, le nombre d'accidents mortels a augmenté de 120 % avec 22 utilisateurs de trottinettes électriques qui ont perdu la vie lors d'un accident. Les estimations indiquent même que Paris, Lyon et Marseille cumulent plus de 6 000 blessés par an à cause d'un accident de trottinette électrique. Cette forte augmentation doit être prise au sérieux par les autorités car elle va certainement s'accroître dans les années à venir. De nombreux utilisateurs de trottinettes électriques ne respectent pas la réglementation en vigueur. Un tiers des revendeurs sont en défaut et 69 % des engins ne sont pas conformes. De plus, il n'y a aucune limitation de puissance pour les trottinettes électriques et il est possible de débrider le moteur pour augmenter la vitesse. Tout cela participe à la hausse des accidents au même titre que l'environnement, c'est-à-dire une chaussée routière en mauvais état. Des mesures de bon sens sont pourtant possibles. Concernant l'engin en lui-même, il faudrait exiger des normes pour la largeur de la plateforme, le diamètre et la largeur des roues afin d'assurer une réelle stabilité au conducteur. Il faut également compléter l'équipement par des clignotants de changement de direction localisés au guidon et un feu stop arrière ou encore aligner la puissance réelle des engins sur la puissance autorisée permettant de respecter la réglementation existante. La protection du conducteur est par ailleurs une nécessité et pour cette raison il faudrait relever l'âge des conducteurs à 16 ans ; rendre obligatoire le port de gants et d'un casque adapté ou encore organiser des campagnes de sensibilisation sur les risques d'utilisation de la trottinette électrique et les conditions d'assurance. Pour faire face à l'accidentologie en augmentation liée aux trottinettes électriques, il lui demande quelles mesures il compte prendre et s'il va faire appliquer les lois existantes.

Texte de la réponse

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) estime que 34 personnes auraient été tuées et que 570 auraient été blessées grièvement en 2022, alors qu'elles se déplaçaient avec un engin de déplacement personnel motorisé (EDPM) (résultats provisoires publiés en janvier 2023). Des actions très diversifiées sont mises en œuvre pour permettre d'améliorer la sécurité des conducteurs d'EDPM, en tenant compte du risque dans tous ses aspects. Le décret du 23 octobre 2019, qui a pour la première fois réglementé l'usage des EDPM, détaille de manière précise les équipements à porter par les conducteurs en fonction des conditions de circulation. Ainsi, tout conducteur d'un engin de déplacement personnel motorisé doit porter soit un gilet de haute visibilité, soit un



équipement rétro-réfléchissant et peut porter un dispositif d'éclairage complémentaire lorsqu'il circule la nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, y compris en agglomération. Dans le cas dérogatoire où l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation a autorisé leur circulation hors agglomération, sur une route dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 80 km/h, le port du casque est obligatoire, de même que le gilet de haute visibilité ou l'équipement rétro-réfléchissant, ainsi que le port d'un dispositif d'éclairage complémentaire. En agglomération ou sur les voies vertes et les pistes cyclables, le port du casque n'est pas obligatoire mais fortement recommandé. Par ailleurs, l'ensemble des dispositifs d'éducation, de formation et de contrôle, plus particulièrement du respect des règles de prudence envers les usagers les plus vulnérables, sont mobilisés. Des campagnes de communication sont également menées par la Sécurité routière en faveur des usagers vulnérables. Les dernières campagnes appelaient, par exemple, à adopter des comportements de prudence et à respecter les règles de sécurité élémentaires pour une meilleure cohabitation sur la route. D'autre part, le Code de la route est régulièrement actualisé afin de tenir compte du développement des nouvelles mobilités et d'assurer la sécurité des usagers. Ainsi, dans le cadre du plan national présenté par le ministre délégué chargé des Transports le 29 mars 2023, différentes mesures ont été actées pour mieux réguler les trottinettes électriques : l'âge minimum d'utilisation des trottinettes électriques sera désormais de 14 ans au lieu de 12 ans pour protégés, les sanctions seront relevées pour éviter les comportements dangereux, comme l'utilisation de voies interdites ou le transport d'un passager, et les engins pourront être équipés de clignotants pour renforcer leur visibilité. Enfin, le comité interministériel de sécurité routière, présidé par la Première ministre le 17 juillet dernier prend en compte les difficultés soulevées par ces nouveaux modes de déplacement au travers de plusieurs mesures, qui seront mise en œuvre dans les mois à venir. Il s'agit par exemple de mieux former aux règles du code de la route dès le collège, ou encore de mieux informer les employeurs.