



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>6637</b>	De <b>Mme Gisèle Lelouis</b> ( Rassemblement National - Bouches-du-Rhône )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Intérieur et outre-mer
<b>Rubrique</b> > sécurité routière	<b>Tête d'analyse</b> > Sur les problématiques liées à l'usage des trottinettes électriques	<b>Analyse</b> > Sur les problématiques liées à l'usage des trottinettes électriques.
Question publiée au JO le : <b>21/03/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>08/08/2023</b> page : <b>7410</b> Date de changement d'attribution : <b>04/04/2023</b>		

### Texte de la question

Mme Gisèle Lelouis 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 les plaintes croissantes autour des mésusages et des incivilités liées aux trottinettes électriques. En effet, de nombreux marseillais ont fait parvenir leurs mauvaises expériences à Mme la députée. Incivilités, vitesse trop importante, occupation illégale des trottoirs, accidents, les problèmes à Marseille et partout en France sont multiples. La recrudescence de ces trottinettes, en vogue depuis trois ans en France, inquiète les autorités et pose de nombreuses questions de sécurité, pour les pilotes eux-mêmes comme pour les piétons des centres-villes. Évidemment, tout le monde reconnaît les bienfaits, rapidité, désengorgement des transports traditionnels à Marseille, sa dimension semi-écologique mais les infractions se multiplient et aux comportements dangereux de certains, s'ajoute la confusion de la réglementation pour d'autres. Les vendeurs n'informent que rarement les futurs usagers des obligations et interdictions. Par exemple dans les Bouches-du-Rhône, les personnes vivant avec un handicap ont reporté avec beaucoup d'indignation les gênes qu'ils ressentent, dans la mesure où de nombreux utilisateurs n'hésitent pas à garer leur engin sur les places réservées aux personnes handicapées, sans compassion ni civilité. Par ailleurs, en décembre 2022, l'Académie nationale de médecine a sorti un rapport sur les accidents de trottinette électrique, pour en déterminer les causes et les conséquences. Selon l'institution, « l'accidentologie liée à leur utilisation est devenue un problème sanitaire majeur ». Autre donnée marquante : 74 % des trottinettistes sont touchés à la tête lors des accidents, contre 43 % chez les cyclistes. Aux urgences du CHU de Marseille, le constat est sans appel : « les accidents de trottinette sont plus nombreux et assez graves » selon les professionnels. Il faut se souvenir du décès des adolescents Warren et Iris, causé par un tragique accident en août 2022. Le père de cette dernière, qui s'était exprimé en décembre 2022 dans un entretien accordé au *JDD*, se bat pour un meilleur encadrement de la circulation des trottinettes électriques. Par conséquent, le Gouvernement ne peut pas rester inactif plus longtemps. À Marseille, un drame pourrait arriver à tout moment, car sans médiation du Gouvernement, il ne ressortira rien de bon pour l'intérêt général, la mairie et les opérateurs n'arrivant pas à trouver un compromis. L'encadrement doit primer sur l'interdiction. Elle lui demande donc ce que le Gouvernement entend entreprendre afin de mettre fin à ces désagréments en France et en particulier à Marseille.

### 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), selon des 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 EDPM 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. Enfin, 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, des mesures récentes ont été annoncées pour mieux réguler les usages d'EDPM : l'âge minimum d'utilisation des trottinettes électriques sera désormais de 14 ans au lieu de 12 ans pour protéger les plus jeunes, 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.