

# COMMISSION TRANSPORTS AU SALON AUTONOMY COMPTE-RENDU DU 16 OCTOBRE 2019

SUJET :

## Quels outils pour réguler l'offre en free-floating sur sa commune ?

CONTEXTE/ACTUALITE :

Depuis plus de deux ans maintenant, des villes franciliennes subissent, sans préparation et sans possibilité d'agir, l'arrivée des acteurs en free-floating de manière non-régulée sur leur territoire. En outre, beaucoup d'opérateurs sont présents sur les territoires franciliens et génèrent des risques importants pour les usagers du free-floating et les autres : ce sont d'abord les opérateurs de vélos en free-floating qui se sont développés et succédés. Aujourd'hui en plus des vélos en libre-service, les services de trottinettes électriques renforcent la question du partage de l'espace public entre les différents modes de transports. A Paris, 12 opérateurs de trottinettes électriques sont présents. De l'autre côté, des utilisateurs ont besoin de ces mobilités pour leurs déplacements quotidiens et ponctuels.

Certaines communes ont déjà agi fermement contre des opérateurs du free-floating. C'est notamment le cas de la ville de Paris qui a pris les mesures suivantes : verbalisation par la police des usagers de trottinettes électriques qui roulent sur les trottoirs depuis janvier 2019 et des stationnements anarchiques avec mises en fourrière depuis mars 2019, et signature d'une charte de bonnes pratiques avec tous les opérateurs en mai 2019. La Communauté d'Agglomération du Grand Paris Seine Ouest a, elle, interdit complètement la présence des trottinettes électriques sur son territoire et a demandé à ses agents d'enlever toutes les trottinettes électriques sur la commune que l'opérateur n'aurait pas retiré et qu'il pourra retirer contre une amende.

OBJECTIFS :

- Faire un point sur ce que dit la Loi d'orientation des mobilités sur la régulation de cette offre par les communes, loi qui n'a pas trouvé d'accord en commission mixte paritaire cet été et qui se trouve actuellement en deuxième lecture au Sénat.
- Connaître les enjeux (avantages et inconvénients) du free-floating selon les territoires.
- Comprendre la responsabilité du Maire vis-à-vis de la présence des engins sur son territoire et des risques qu'ils présentent pour les usagers.
- Favoriser les retours d'expériences sur les actions déjà mises en place par les communes franciliennes pour réguler la circulation et l'occupation de l'espace public par ces engins.

## COMMISSION TRANSPORTS AU SALON AUTONOMY COMPTE-RENDU DU 16 OCTOBRE 2019

### LES INTERVENANTS :



**Christophe NAJDOVSKI, Adjoint à la Maire de Paris**

- Chargé de toutes les questions relatives aux transports, à la voirie, aux déplacements et à l'espace public
- Conseiller de Paris et conseiller métropolitain
- Membre du Conseil d'administration d'Ile-de-France mobilités



**Gérard FOUCAULT, Président de l'association nationale « 60 millions de piétons »**



**Christian MACHU, Ingénieur émérite, expert sécurité routière**

### POINTS PRINCIPAUX DES INTERVENTIONS ET DES ECHANGES :

Tout d'abord, Christophe NAJDOVSKI a fait part de sa vision du free-floating notamment en expliquant les problèmes que la ville de Paris a subi face à l'arrivée des opérateurs et comment elle les a gérés.

- Les trottinettes se déploient à l'échelle planétaire. Il faut trouver une façon de les intégrer dans le paysage sans que cela gêne les autres usagers.
- Pionnière sur le sujet car elle est la première ville concernée par le sujet en France, la ville de Paris a :
  - o Réalisé un appel d'offre qui détermine 3 opérateurs pour une durée de deux ans.
  - o demandé aux opérateurs dans son appel d'offre de réduire la vitesse des trottinettes de 25km/h à 20 km/h et à 8km/h dans les zones piétonnes.
  - o réussi à faire diminuer le nombre de trottinettes.
  - o a inclus des clauses environnementales et a institué un système de redevance servant à financer les emplacements de stationnement pour les engins sur la chaussée, dans son appel d'offre. Ce système d'emplacement met donc fin au principe pur de free-floating. Ces aires de stationnement seront signalées sur les applications.
- Actuellement à Paris, il y a 70 000 usages par jour pour les trottinettes contre 100 000 pour les vélibs.

Ensuite, Gérard FOUCAULT et Christian MACHU ont exposé les constats et réflexions suivantes :

- Le stationnement de ces engins sur les trottoirs cause une gêne pour tous les usagers et est très complexe à gérer pour toutes les personnes à mobilité réduite, malvoyantes ou avec d'autres déficiences.
- La question de la gestion des déplacements est difficile à traiter puisqu'elle est intrinsèquement liée à l'urbanisme et à l'occupation de l'espace public.

## COMMISSION TRANSPORTS AU SALON AUTONOMY COMPTE-RENDU DU 16 OCTOBRE 2019

- L'usage de ces engins pose également problème pour la sécurité et la santé des usagers, car les trottinettes sont assez instables et que les urgences constatent des arrivées journalières d'usagers de trottinettes, qui pour l'instant ne possèdent pas d'assurance pour ce type d'engin.

### CONCLUSIONS DU DEBAT ET POSITION DES ELUS :

Le Maire est détenteur du pouvoir de circulation, responsable de la voirie. Il s'agit donc d'une responsabilité supplémentaire, sur un espace qui est déjà difficile à arbitrer. Cela va certainement remettre au goût du jour les plans de circulation.

Il faut sanctuariser les trottoirs. La place des trottinettes et autres engins, est sur la chaussée. Cela a été acté grâce au décret du vendredi 25 octobre, qui modifie le code de la route et interdit donc la circulation de ces engins sur le trottoir, sauf consigne contraire du maire.

Les élus regrettent que la ville de Paris ne mène pas une stratégie collectivité avec les villes de Petite Couronne pour gérer ces véhicules. En effet, les villes vont lancer chacune leur appel d'offre. En conséquence, ce ne seront pas les mêmes opérateurs autorisés et ce ne seront pas les mêmes règles d'un territoire à un autre. Cela va poser des problèmes très concrets pour les usagers qui souhaitent circuler sur des communes différentes avec le même engin. **Il aurait fallu monter un appel d'offre commun entre Paris et les villes de petite couronne.** La mairie de Paris regrette que la Métropole ne se soit pas saisie de la compétence comme c'est le cas à Aix-Marseille.

L'installation et l'usage des engins en free-floating **posent plus largement la question de l'ubérisation de la société.** La recharge et de la dépose de ces engins par les auto-entrepreneurs se fait de manière dérégulée, ce qui cause de nombreuses nuisances.

### Plusieurs questions dont nous ne disposons pas des réponses aujourd'hui ont été soulevées :

- Est-ce que les habitants sont réellement désireux de cette e-mobilité ? Est-ce que cela répond à une demande de santé, de sécurité, accessibilité, d'économie ?
- Est-ce que ces engins apportent réellement quelque chose de plus aux transports existants ? Est-ce que ces véhicules vont concurrencer les transports existants ?
- Le vélo ne risque-t-il pas aussi d'être aussi touché et concurrencé par l'introduction de ce nouveau mode de transports ? Va-t-il falloir redessiner un réseau cyclable et « trottinable » puisqu'il existe un différentiel entre leur vitesse respective qui peut causer des accidents ?
- On pointe le manque de formation des usagers des trottinettes mais comment peut-on former des touristes qui les utilisent de manière ponctuelle et qui représentent une grande partie des usages ?
- Comment faire en sorte que ces engins actuellement peu résilients, peu écologiques qui ubérisent la société, s'inscrivent dans un modèle plus régulé et écologique ?

→ **Il faudrait faire une réelle étude d'impacts sur ces modes de transports** pour répondre à l'ensemble de ces questions.

# COMMISSION TRANSPORTS AU SALON AUTONOMY

## COMPTE-RENDU DU 16 OCTOBRE 2019

### SUITES DE LA COMMISSION :

**Récapitulatif du décret du vendredi 25 octobre** sur les engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) incluant trottinette, monoroues, gyropodes, overboards, etc. :

- Le conducteur doit être âgé d'au moins 8 ans.
- Les conducteurs de moins de 12 ans doivent porter un casque.
- Leur circulation est interdite sur les trottoirs.
- Le port d'un casque et d'un gilet réfléchissant hors agglomération est obligatoire.
- La nuit, ou en cas de visibilité insuffisante un conducteur d'EDPM devra porter soit un gilet de haute visibilité, soit un équipement rétro-réfléchissant.
- La vitesse maximum autorisée est de 25km/h.
- Le transport de passagers est interdit : c'est un engin à usage exclusivement personnel.
- Il est interdit de porter à l'oreille des écouteurs ou tout appareil susceptible d'émettre du son.
- Les engins devront être équipés de feux de position avant et arrière, d'un système de freinage et d'un avertisseur sonore.
- Le stationnement des EDPM restent autorisés sur les trottoirs lorsqu'ils ne gênent pas la circulation des piétons.

La prochaine commission Transports aura lieu le 13 novembre de 14h40 à 16h30, à l'AMIF, et traitera du sujet suivant : « la mise en œuvre de la concurrence des bus en Ile-de-France ». Pour vous inscrire, veuillez cliquer [ici](#).

### TEXTES DE REFERENCES :

Projet de Loi d'orientation des mobilités, adopté par l'assemblée nationale en nouvelle lecture et transmis au Sénat le 18 septembre 2019 : <https://www.senat.fr/leg/pjl18-730.html>

### LISTE DES PRESENTS :

NOM	Prénom	Commune/structure	Fonction
LECA	Dominique	Vitry-Sur-Seine	Responsable logistique
DELLIA MUSSIA	Richard	Chennevières-Sur-Marne	Maire Adjoint
RABAUD	Brigitte	KEOLIS	Directrice Marketing et innovation
GARROUSTE	Michel	Coupvray	Conseiller délégué aux transports
NEUMAGER	Bénédicte	Transdev	Directrice Réseaux et Territoires
GOUY	Bernard	Issy Les Moulineaux	Directeur Veloway (Filiale Transdev)
ARBERET	Jean-Michel	Arcueil	Adjoint au maire en charge du cadre de vie

### LISTE DES EXCUSÉS :

SPILBAUER	Jean-Pierre	Bry-sur-Marne	Réfèrent de la commission Transports et Maire de Bry-sur-Marne
BOURDIER	Monique	Bouleurs	Référente de la commission Transports et Maire de Bouleurs