

COMMISSION

PREVENTION / SECURITE

Quelles actions de prévention et de sécurité routières les communes peuvent-elles mettre en place pour faire cohabiter les différents modes de déplacement ?



Note préparatoire de la séance du 25/03/2022

I INTERVENANT(S)



Anne Lavaud, déléguée générale de l'Association Prévention Routière et

Christophe Ramond, directeur de la recherche et des études de l'Association Prévention Routière



Roch Dossou, conseiller municipal délégué aux Transports et à la Mobilité Douce, Noisy-le-Roi (78)

.....

🕒 Le vendredi 25 mars 2022 de 14h à 15h30

📍 En visioconférence

Élus référents :

• **Commission Prévention / sécurité :**



Dominique Bailly, maire de Vaujours (93) ;
Hervé Gicquel, maire de Charenton-le-Pont (94)
Brice Rabaste, maire de Chelles (77)

Pour rejoindre en visioconférence, veuillez cliquer ou copier/coller le lien suivant :

<https://zoom.us/j/91047968860?pwd=MDlnanlvcVVORWlxdTIRYVdJckdkQT09>

ID de la réunion : 910 4796 8860

Code secret : 967737

En cas de problème de connexion, veuillez contacter notre hotline : 0970 711 105 ou support@frv-sense.com

.....

I OBJECTIFS

- ✓ Echanger sur le développement des nouvelles mobilités urbaines ;
- ✓ Echanger sur les actions possibles pour permettre la cohabitation entre les différents modes de déplacement ;
- ✓ Echanger sur les bonnes pratiques des communes franciliennes, et notamment celles labélisées Ville Prudente¹

¹ Le label Ville Prudente est attribuée par l'Association Prévention Routière aux communes qui s'engagent sur leur territoire pour prévenir les risques et les accidents de la route.

I CONTEXTE

Dans son dernier bilan annuel réalisé en 2021², la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports (DRIEAT) en Ile-de-France constate qu'en moyenne, 21 personnes ont perdu la vie chaque mois en 2020 sur la route, malgré les périodes de confinements. Sur ces 21 personnes tuées en moyenne chaque mois, 14 étaient des usagers vulnérables (6 piétons, 2 cyclistes, 6 utilisateurs d'un deux roues motorisés). Cette situation reste inchangée selon le baromètre du **mois de janvier 2022 qui fait état de 27 personnes tuées, en Ile-de-France, comprenant 9 piétons, 5 utilisateurs de deux roues motorisées et 2 cyclistes.**

Le nombre d'accidents corporels restait lui aussi élevé **en 2020 avec 14 548 accidents recensés sur le territoire francilien.** Le coût représenté par l'accidentalité routière, sur la base des coûts de prise en charge des blessés et hors considération des dégâts matériels, est évalué à 1,9 milliard d'euros pour l'année 2020. Bien que tous les moyens de déplacement soient concernés, une hausse importante des décès chez les cyclistes et les utilisateurs de trottinettes électriques est à noter avec +40% en moyenne entre 2019 et 2020.

Mieux encadrer les nouvelles mobilités pour permettre un meilleur partage de la route paraît alors nécessaire pour éviter la hausse des accidents et décès sur la route.

Une nouvelle catégorie d'engins de déplacement

En 2019, 478 000 trottinettes électriques ont été vendues en France, symbolisant, au même titre que le développement du « free-floating », un intérêt continu pour ce type de moyens de déplacement motorisés.

Cet intérêt, renforcé dans un contexte de crise sanitaire avec la peur de prendre les transports collectifs, a amené le législateur à créer une nouvelle catégorie pour encadrer l'usage de ces engins de déplacement personnels (EDP).

La catégorie des EDP a ainsi fait son entrée comme nouvelle catégorie de véhicule dans le code de la route par le décret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019 et renvoie à deux types de véhicule :

- **Les engins de déplacement personnels non motorisés** tels que les skateboards, rollers et trottinettes dépourvues de moteurs
- **Les engins de déplacement personnels motorisés (EDPM³)** tels que les trottinettes électriques, les gyropodes, les hoverboards, etc.

² Bilan réalisé en 2021 sur la base des données recensées en 2020

³ Considérant la diversité de ces engins, la notion d'EDPM renvoie globalement à tous les « véhicules sans place assise, conçus et construits pour le déplacement d'une seule personne et dépourvus de tout aménagement destiné au transport de marchandises, équipés d'un moteur non thermique ou d'une assistance non thermique et dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 25 km/h ».

La réglementation spécifique applicable aux EDPM

Les principales règles de déplacement à respecter pour les EDPM (décret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019)

- La conduite d'une trottinette électrique, d'un hoverboard ou d'un gyropode est interdite à toute personne de moins de 12 ans
- Le transport de plusieurs passagers est interdit
- L'assurance d'un engin de déplacement personnel motorisé est obligatoire. Les services de location d'EDPM en libre-service (free-floating) doivent souscrire une assurance pour couvrir leurs usagers.
- Les engins de déplacement personnel motorisés ne peuvent pas circuler sur le trottoir sauf s'ils sont tenus à la main.
- En agglomération, les usagers d'engins de déplacement personnel motorisés doivent circuler sur les pistes et bandes cyclables lorsqu'il y en a. Si ce n'est pas le cas, les usagers peuvent circuler sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50km/h.
- Hors agglomération, les EDPM peuvent circuler uniquement sur les voies vertes et les pistes cyclables.
- Les EDPM peuvent être garés sur le trottoir sans gêner la circulation des piétons ou nuire à leur sécurité.

Les équipements obligatoires et recommandés pour l'usage des EDPM

- Des feux de position avant et arrière, des dispositifs rétroréfléchissants, un système de freinage et un avertisseur sonore
- Les engins doivent être bridés à 25 km/h
- Le port obligatoire pour l'utilisateur d'un vêtement/équipement rétroréfléchissant en cas de visibilité insuffisante
- Le port fortement recommandé pour l'utilisateur d'un casque

Les pouvoirs des élus locaux et les sanctions possibles pour les usagers en situation d'infraction

- Le maire peut interdire l'usage des EDPM sur certaines parties du territoire de sa commune. Par ailleurs, il peut autoriser la circulation des EDPM sur le trottoir en fonction de certaines circonstances et conditions.
- Hors agglomération, les élus locaux peuvent autoriser les EDPM à rouler sur les routes dont la vitesse maximale atteint 80 km/h en fonction de certaines circonstances et conditions.
- Circuler sur le trottoir peut être sanctionné d'une amende de 135 €
- Circuler avec un engin qui dépasse le bridage à 25 km/h peut être sanctionné d'une amende de 1 500 €

I PROPOSITION DE DÉROULÉ

14h-14h10 : Introduction des **élus référents** (10 minutes)

14h10-14h40 : Présentation de **Anne Lavaud** et **Christophe Ramond** pour l'Association Prévention Routière (30 minutes)

14h40 - 14h50 : Intervention de **Roch Dossou**, conseiller municipal de Noisy-le-Roi (78) délégué aux Transports et à la Mobilité douce (10 minutes)

14h50 - 15h25 : Temps d'échange avec les **participants** (35 minutes)

15h25-15h30 : Conclusion des **élus référents** (5 minutes)