

CONCOURS D'INSPECTEUR DE LA CONCURRENCE DE LA CONSOMMATION ET DE LA REPRESSION DES FRAUDES DU 18 janvier 2021

ÉPREUVE ÉCRITE N° I

Rédaction, à l'aide d'un dossier comportant des documents à caractère économique, financier, social ou environnemental, d'une note permettant d'apprécier les qualités d'analyse et de synthèse du candidat ainsi que son aptitude à situer le sujet traité dans son contexte général.

(Durée : 4 heures ; Coefficient : 1)

Thématique : La mobilité : enjeux pour l'État et perspectives

- Les villes françaises frappées par la foudre des micromobilités - *Les Echos* - 17/10/2019 – 3 pages (pages 1 à 3)
- Réglementation des engins de déplacement personnel motorisés - *Juristourisme* - 04/2020 – 3 pages (pages 4 à 6)
- Les mesures clés de la loi mobilités - *ministère de la transition écologique et solidaire* - 03/2020 – 8 pages (pages 7 à 14)
- Engager la transition vers une mobilité propre - *ministère de la transition écologique et solidaire* - 03/2020 – 2 pages (pages 15 à 16)
- Accélérer la révolution des nouvelles mobilités - *ministère de la transition écologique et solidaire* - 03/2020 – 2 pages (pages 17 à 18)
- Les trottinettes électriques bonnes ou mauvaises pour le climat - 09/2020 - *The conversation* – 3 pages (pages 19 à 21)
- Trottinettes électriques, trop de risques de choc électrique - *UFC Que Choisir* - 06/12/2019 – 2 pages (pages 22 à 23)



enquête

Les villes françaises frappées par la foudre des micromobilités

TRANSPORT // Les ventes de vélos et trottinettes électriques sont en nette hausse dans l'Hexagone. Leur arrivée a pris de court la plupart des élus et spécialistes des transports. Elle va obliger les villes, principalement aménagées pour la voiture, à se réinventer.

Adrien Lelièvre
@Lelievre_Adrien

Je ne reconnais plus mon quartier ! » Françoise s'est découvert un nouveau passe-temps. Chaque soir, elle allume une cigarette sur son balcon et observe avec fascination le nouveau spectacle offert par la rue de Rivoli à Paris. Sur la nouvelle piste cyclable située sur la voie de gauche, le débit de circulation est intense. Au même moment, sur les deux autres voies qui leur sont réservées, voitures, camionnettes et bus roulent au pas. « *Les automobilistes sont frustrés. Ils klaxonnent aux heures de pointe, et cela agace les riverains* », observe l'avocate à la retraite, qui vient de se remettre au vélo après « *trente ans d'interruption* ».

La rue de Rivoli a toujours cristallisé les passions. Elle fut au cœur des brûlantes journées de 1789. Mais, en ce début d'automne 2019, l'artère reliant la place de la Bastille à la place de la Concorde est le théâtre d'une nouvelle révolution, cette fois-ci dans la mobilité urbaine. Les élus parisiens l'ont d'ailleurs érigée en symbole. Le 4 septembre, la maire socialiste, Anne Hidalgo, avait convié les médias à l'inauguration

d'un compteur de cyclistes situé au pied de l'Hôtel de Ville. L'objectif : démontrer que son Plan vélo 2015-2020 est en train de porter ses fruits. Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Plus de 210.000 adeptes de la « petite reine » ont emprunté la piste cyclable en une quarantaine de jours. « *Faites des routes et vous aurez des voitures, faites des pistes cyclables et vous aurez des cyclistes !* », s'est félicité Christophe Najdovski, l'adjoint aux transports à la Mairie de Paris et président de la Fédération européenne des cyclistes (ECF), un lobby pro-vélo basé à Bruxelles.

Le free floating, la partie émergée de l'iceberg

Le compteur ne reflète pourtant que partiellement la popularité de la nouvelle infrastructure. Car de nombreuses trottinettes électriques et, dans une moindre mesure, des gyroroues, gyropodes et skates électriques se mêlent joyeusement au flux cycliste. Or la machine est incapable de les détecter... Anne Hidalgo n'est pas la seule à n'avoir pas anticipé l'essor spectaculaire des engins de déplacement personnel motorisés (EDPM), qui coïncide avec le retour en force du vélo dans les grandes villes. Horace Dediu, un analyste américain et investisseur dans la start up Bond Mobility a popu



seur dans la start-up Bond Mobility, a popularisé le terme « micromobility » [*micromobilité en français, NDLR*] pour rendre compte du phénomène. Il classe dans cette catégorie l'ensemble des véhicules, électriques ou mécaniques, dont le poids est inférieur à 500 kilos. Selon lui, ils ont le potentiel pour remplacer une grande part des trajets urbains réalisés en voiture. « *La plupart des trajets sont des petits trajets* », répète-t-il à chacune de ses conférences.

L'urbaniste et consultant Sylvain Grisot en donne une définition légèrement différente. Il évoque « *des engins plus légers que leur charge utile, non émissifs en circulation de CO₂ et autres polluants mais surtout non carrossés* ». Une différence de taille avec les automobiles. « *En n'introduisant pas de filtre entre l'espace urbain et l'utilisateur, les micromobilités offrent à ce dernier un moyen de déplacement terriblement efficace, tout en bénéficiant d'un rapport à la ville très proche de celui du piéton : la capacité à s'arrêter pour discuter ou regarder une vitrine...* »

L'arrivée de ces véhicules a beaucoup fait parler ces derniers mois en raison de la naissance des start-up de trottinettes électriques (Lime, Bird, Tier, Voi, Dott, etc.) et de vélos électriques (Jump). En raison de sa forte densité, de la politique de la municipalité en faveur des mobilités douces, du pouvoir d'achat de ses habitants et d'une zone grise juridique, Paris a été le champ de bataille de leur stratégie de développement. La rue de Rivoli voit ainsi défiler à longueur de journée les véhicules de ces jeunes pousses. Des scènes identiques se produisent désormais à Lyon, Marseille et Bordeaux.

Mais la plupart des autres grandes métropoles ne sont pas concernées. « *Le free floating est un épiphénomène par rapport aux ventes de trottinettes électriques aux particuliers* », rappelle Jean Ambert, directeur de Smart Mobility Lab. Le volume de trottinettes électriques en libre-service ne dépasse pas 30.000 unités en France. Or 232.000 trottinettes électriques ont trouvé un acquéreur en 2018. Un chiffre en hausse de 132 % sur un an. Et ce n'est qu'un début. 350.000 trottinettes électriques devraient être vendues en 2019, selon les prévisions de Smart Mobility Lab. Le million d'unités pourrait être franchi dès 2022.

Ces chiffres sont d'autant plus spectaculaires que les engins de déplacement personnel motorisés, dont la trottinette électrique est l'incontestable figure de proue, n'ont toujours pas le droit de circuler sur la chaussée. Les autorités ont tardé à définir un cadre juridique entourant leurs conditions de circulation. Après des mois de tractations, un décret les fera entrer dans le Code de la route à la fin du mois d'octobre ou au début du mois de novembre. La vitesse maximale de ces engins sera fixée à 25 km/h. Ses utilisateurs devront rouler sur les pistes cyclables en ville – quand elles existent. Ils devront être âgés d'au moins douze ans.

L'objectif est de « *permettre le développement de ces nouveaux engins tout en assurant la sécurité de leurs utilisateurs et des autres usagers* », insistent les ministères de l'Intérieur et des Transports. Ce décret était attendu de longue date par la filière. « *Il était important que les distributeurs disposent d'un cadre clair afin de vendre leurs produits* », analyse Jocelyn Loumeto, délégué général de la Fédération des professionnels de la micromobilité. Faute de réglementation, des véhicules beaucoup plus puissants ont été mis en vente ces dernières années, même si leur part dans les ventes est minoritaire. Dès l'entrée en vigueur du décret, ils ne pourront plus être utilisés que sur voie privée. « *Le décret va aider les clients : ils sauront désormais ce qu'ils peuvent faire et ne pas faire en ville* », explique Christophe Bayart, le PDG de MobilityUrban, une chaîne de magasins installée à Paris, Toulouse et Lyon.

Les vélos ont, eux, droit de cité sur le bitume depuis le XIX^e siècle. Mais cela ne les empêche pas de connaître une seconde jeunesse. Alors que le marché s'est légèrement contracté en volume en 2018 (2,7 millions), le segment du vélo à assistance électrique (VAE) a bondi de 21 %, pour atteindre 338.000 unités. L'Union Sport & Cycle, qui regroupe les industriels du vélo, estime que la barre du million de VAE pourrait être atteinte en 2024/2025. Des chiffres qui feraient pâlir d'envie leurs collègues de l'automobile, engagés dans une coûteuse course à l'électrification. L'explosion des ventes des deux-roues électriques s'explique par leur facilité d'utilisation, la baisse des prix des batteries, une prise de conscience écologique, mais aussi par les aides à l'achat. Plu-



sieurs grandes agglomérations ou collectivités offrent des subventions de plusieurs centaines d'euros. La région Ile-de-France vient d'annoncer la sienne (500 euros maximum). Celle-ci sera réservée aux vélos électriques et débutera en 2020.

Un défaut d'aménagement dans les villes

Les élus sont moins généreux avec les engins de déplacement personnel motorisés. Mais cela commence à changer. La ville de Marcq-en-Barœul (59) propose depuis le printemps une aide à achat pour les trottinettes électriques. Elle a depuis été imitée par Béthune. Rennes a, pour sa part, lancé un service de location de trottinettes électriques longue durée. La foudre de l'électromobilité se répand également dans le monde de travail. La start-up Zenride l'a pressenti et propose des vélos de fonction aux salariés d'Euler Hermes et Veolia.

« L'offre de Zenride permet de sauter le pas du "vélotaf" sans se préoccuper du prix d'achat ou de l'assurance et entretien, explique Antoine Repussard, cofondateur de la start-up. L'idée, c'est que le vélo de fonction réduise le temps de trajet et, surtout, le rende beaucoup plus agréable et fiable. L'entreprise permet ainsi un changement de mobilité. » Eric Clairefond a fait un pari proche en créant Mobistreet, une société de trottinettes électriques spécialisée dans le B to B. « Nombre d'entreprises sont confrontées aux problématiques de la micromobilité : déplacements professionnels, trajets domicile-travail ou mobilité au sein d'immenses intrasites », indique le patron, pour qui « le coût des flottes de véhicules, la réduction de l'empreinte carbone ou l'éloignement des transports collectifs sont des réalités que doivent gérer les entreprises responsables ». Mobistreet fournit ses engins à roulettes au Crédit Agricole, à Orangina-Schweppes et à l'Aviation civile à l'aéroport du Bourget.

La micromobilité représente un défi pour les villes. L'arrivée de nouveaux véhicules sur une chaussée déjà bien encombrée ne manque pas de provoquer des tensions, voire des accidents. Les automobilistes dénoncent les libertés prises par certains cyclistes et « trotteurs » avec le Code de la route. A l'inverse, ces der-

niers dénoncent la dangerosité des voitures. Le développement des deux-roues électriques ne sera harmonieux que si des voies dédiées voient le jour sur les grandes artères. Le casse-tête promet d'être d'autant plus grand que la miniaturisation des batteries est en train de donner naissance à des engins hybrides, à mi-chemin entre la trottinette, le vélo et le scooter électrique.

Il n'empêche que ces véhicules ont de sérieux atouts à faire valoir alors que les autorités cherchent à limiter la place de la voiture individuelle, source de nuisances environnementales et sonores. Ils occupent peu de place – à l'arrêt comme en mouvement – et facilitent les déplacements porte à porte. « Les micromobilités pourraient devenir le maillon manquant de chaînes de mobilités, en association notamment avec les transports en commun », analyse Sylvain Grisot. Depuis son poste d'observation de la rue de Rivoli, Françoise n'a pas fini d'être au bout de ses surprises. La révolution de la micromobilité ne fait que commencer. ■

« Le free floating est un épiphénomène par rapport aux ventes de trottinettes électriques aux particuliers. »

JEAN AMBERT

Directeur de Smart Mobility Lab

La miniaturisation des batteries est en train de donner naissance à des engins hybrides, à mi-chemin entre la trottinette, le vélo et le scooter électrique.

ARTICLE

TOURISME & TERRITOIRE

MOBILITÉS DOUCES

RÉGLEMENTATION DES ENGINS DE DÉPLACEMENT PERSONNEL MOTORISÉS

L'utilisation des trottinettes électriques et autres engins de déplacement personnel motorisés est désormais encadrée par le code de la route, depuis un décret du 23 octobre 2019¹ qui les réglemente. Décryptage.



AUTEUR
TITRE

Thomas Garandeau
Avocat au barreau de Paris

Trottinettes électriques, hoverboards, gyropodes... Ils appartiennent à la catégorie des engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) et constituent désormais des véhicules définis par le code de la route.

Jusqu'à présent, les EDPM ne faisaient l'objet d'aucune réglementation claire. Le code de la route ne les définissait pas comme des véhicules et les utilisateurs ne pouvaient pas non plus être assimilés à des piétons.

La jurisprudence n'était pas non plus arrêtée sur la qualification juridique de ces engins. La cour d'appel de Nîmes a ainsi qualifié une trottinette électrique de véhicule terrestre à moteur² alors que la cour d'appel d'Aix-en-Provence a écarté cette qualification, esti-

mant que « ce type d'engins est soumis à la réglementation relative aux piétons »³.

En l'absence de cadre juridique, leur utilisation a soulevé de nombreuses questions, en particulier dans les grandes agglomérations où les offres de trottinettes en libre-service (*free floating*) se sont multipliées.

Pour encadrer l'utilisation de ces EDPM et protéger les autres usagers de la voie publique, notamment les piétons, certains maires ont fait usage de leur pouvoir de police administrative. La maire de Paris a ainsi édicté une charte de bonne conduite avec les opérateurs de trottinettes électriques en *free floating*⁴ et a proscrit leur stationnement sur les trottoirs⁵, tout en appelant l'État à mettre en place « une réglementation claire pour les engins de déplacement personnel (EDP) »⁶.

Le gouvernement a donc réagi et, quelques mois après avoir

annoncé l'entrée des EDPM dans le code de la route⁷, a adopté le décret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019 relatif à la réglementation des EDP.

Ce décret vient définir les caractéristiques techniques et l'usage sur la voie publique des EDPM, mais aussi prévoir les obligations des conducteurs. La plupart de ces dispositions sont entrées en vigueur le 26 octobre 2019.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES ET USAGE SUR LA VOIE PUBLIQUE DES EDP

Les EDPM doivent répondre à des caractéristiques techniques et seules certaines voies de circulation leur sont ouvertes.

1. Décr. n° 2019-1082 du 23 oct. 2019, JO du 25.

2. Nîmes, 23 févr. 2010, RG n° 08/00062.

3. Aix-en-Provence, 23 nov. 2017, RG n° 2017/887.

4. Mairie de Paris, Charte de bonne conduite relative à la location

de trottinettes électriques en libre-service, 14 mars 2019.

5. Arr. n° 2019 P 16391 du 24 juill. 2019, instituant les règles de stationnement applicables aux engins de déplacement personnel en libre-service sur la voie publique à Paris, BO de

la Ville de Paris du 30 juill. 2019.

6. Mairie de Paris, Charte de bonne conduite relative à la location de trottinettes électriques en libre-service, 14 mars 2019, p. 1.

7. Ministère de la Transition écologique et solidaire, communi-

qué de presse du 4 mai 2019.

8. C. route, art. R. 311-1, 6.15.

9. C. route, art. R. 311-1, 6.15 et règl. n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janv. 2013, JOUE du 2 mars, art. 3, 71.

10. C. route, art. R. 311-1, 6.15.

L'ESSENTIEL

■ Les engins de déplacement personnel motorisés constituent une catégorie de véhicules définis par le code de la route, qui doivent répondre à certaines caractéristiques techniques.

■ Les conducteurs doivent respecter des règles de circulation et avoir une assurance garantissant leur responsabilité en cas d'accident.

Caractéristiques techniques des EDPM

Dispositions en vigueur depuis le 26 octobre 2019. Le décret n° 2019-1082 inscrit les EDPM parmi la liste des véhicules définis à l'article R. 311-1 du code de la route.

Selon le nouvel alinéa 6.15 de l'article précité, un EDPM est un « véhicule sans place assise, conçu et construit pour le déplacement d'une seule personne et dépourvu de tout aménagement destiné au transport de marchandises, équipé 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 ». Il peut recevoir des accessoires comme un panier ou « une sacoche de petite taille »⁸.

Peuvent, par exception, être équipés d'une selle, les gyropodes répondant à la définition du règlement n° 168/2013 du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, c'est-à-dire les « véhicules reposant sur un équilibre instable inhérent à l'engin, qui se stabilise grâce à un système auxiliaire de contrôle, et qui englobe des véhicules motorisés à une roue ou des véhicules motorisés à deux-roues bitrace »⁹.

Le code de la route exclut de cette catégorie de véhicule « les engins exclusivement destinés aux personnes à mobilité réduite »¹⁰.

Dispositions en vigueur à compter du 1^{er} juillet 2020. À partir de cette date, les EDP électriques devront mesurer au maximum 1,35 mètre de longueur¹¹ et 0,90 mètre de largeur¹².

Ils devront aussi disposer d'un « dispositif de freinage efficace »¹³, de feux de position avant et arrière¹⁴, de catadioptrés avant, arrière et latéraux¹⁵ ainsi que d'un avertisseur sonore¹⁶. Les conducteurs d'EDP motorisés qui ne respecteront pas ces exigences pourront être sanctionnés par une amende d'un montant maximum de 38 euros¹⁷.

Voies de circulation ouvertes aux EDPM

En l'absence de réglementation claire, le ministère chargé des transports considérait que les trottinettes électriques et autres EDPM ne pouvaient circuler que « sur un espace privé ou fermé à la circulation »¹⁸.

Le décret du 23 octobre 2019 vient préciser sur quelles voies peuvent circuler les conducteurs d'EDPM. En agglomération, ces derniers doivent, en principe, circuler sur les pistes cyclables¹⁹. En l'absence de piste cyclable, ils peuvent circuler sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est inférieure à 50 km/h mais ils ne sont pas auto-

risés à circuler de front sur la chaussée²⁰. Ils peuvent aussi circuler sur les aires piétonnes, c'est-à-dire des zones affectées à la circulation des piétons²¹ à condition de circuler au pas et de ne pas gêner les piétons²², ainsi que sur les accotements équipés d'un revêtement routier²³.

Les conducteurs d'EDPM ne peuvent pas emprunter les trottoirs sauf s'ils conduisent leur EDPM à la main puisque, dans cette situation, l'article R. 412-34 du code de la route les assimile à des piétons.

Hors agglomération, la circulation des EDPM est, en principe, interdite, sauf sur les pistes cyclables et les voies vertes, c'est-à-dire les routes exclusivement réservées à la circulation des piétons, des cavaliers et des véhicules non motorisés à l'exception, donc, des EDPM²⁴.

Pardérrogation à ce qui précède, « l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation », c'est-à-dire le maire, peut interdire la circulation des EDP motorisés²⁵ mais aussi les autoriser à se déplacer sur le trottoir à condition qu'ils circulent au pas et qu'ils ne gênent pas la circulation des piétons²⁶. Le maire peut aussi autoriser la circulation des EDPM sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 80 km/h²⁷. Dans cette hypothèse, le conducteur doit respecter des conditions supplémentaires pour pouvoir circuler puisqu'il doit porter un casque attaché, un gilet « de haute visibilité » ou « un équipement rétro-réfléchissant », avoir un « dispositif d'éclairage complémentaire non éblouissant et non clignotant » et circuler avec ses feux de position allumés de jour comme de nuit²⁸.

Le conducteur qui ne respecte pas ces dispositions peut être sanctionné par une contravention d'un montant maximum de 150 euros. Le montant de cette contravention est porté à un montant de 750 euros en cas de non-respect des conditions de circulation sur une route dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 80 km/h²⁹.

OBLIGATIONS DES CONDUCTEURS

Le décret du 23 octobre 2019 définit les règles auxquelles sont soumis les conducteurs d'EDPM et rend obligatoire l'assurance de responsabilité.

Règles d'utilisation pour les conducteurs d'EDPM

Le nouvel article R. 412-43-3-I du code de la route dispose que le conducteur d'un EDPM « doit être âgé d'au moins douze ans ». Cette exigence réglementaire est moins restrictive que celle ●●●

11. C. route, art. R. 312-11.

12. C. route, art. R. 312-10.

13. C. route, art. R. 315-7.

14. C. route, art. R. 313-4 et R. 313-5.

15. C. route, art. R. 313-18,

R. 313-19 et R. 313-20.

16. C. route, art. R. 313-33.

17. C. pén., art. 131-13.

18. Rép. min. à T. Bazin, JOAN

du 11 sept. 2018, n° 8054.

19. C. route, art. R. 412-43-1 I.

20. C. route, art. R. 412-43-1 I, 1°.

21. C. route, art. R. 412-43-1 I, 2° et R. 110-2.

22. C. route, art. R. 412-43-

11, 2° et R. 431-9.

23. C. route, art. R. 412-43-1 I, 3°.

24. C. route, art. R. 110-2 et R. 412-43-1 II.

25. C. route, art. R. 412-43-1 III 1°.

26. C. route, art. R. 412-43-1 III 2°.

27. C. route, art. R. 412-43-1 III 3°.

28. C. route, art. R. 412-43-1 IV.

29. C. route, art. R. 412-43-1

V et C. pén., art. 131-13.

30. C. route, art. R. 412-43-3

IV et C. pén., art. 131-13.

31. C. route, art. R. 412-43-2.

32. C. route, art. R. 412-43-1 IV.

33. « Trottinettes électriques,

ARTICLE

TOURISME & TERRITOIRE

●●● imposée par certains opérateurs de trottinettes en *free floating* qui demandent souvent à leurs utilisateurs d'être âgés d'au moins dix-huit ans pour pouvoir utiliser leurs services.

Le fait, pour une personne âgée d'au moins dix-huit ans, de laisser une personne âgée de moins de douze ans conduire un EDPM alors qu'elle exerce sur elle une autorité de droit ou de fait est puni d'une amende d'un montant de 750 euros³⁰.

En outre, le conducteur d'un EDPM n'est pas autorisé à transporter de passager. Le nouvel article R. 412-43-3-III du code de la route précise que « les engins de déplacement personnel motorisés ne peuvent transporter qu'un conducteur ». De même, le conducteur n'est pas autorisé à pousser ou tracter une charge ou un véhicule. Il n'est pas non plus autorisé à être tracté par un autre véhicule³¹.

Par ailleurs, le port du casque n'est pas obligatoire, sauf en cas de circulation sur une route dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 80 km/h³². En revanche, il est fortement recommandé par la Sécurité Routière³³.

Enfin, l'article R. 412-43-3-II du code de la route oblige le conducteur d'EDPM à porter un gilet « de haute visibilité » ou « un équipement rétro-réfléchissant » pour circuler la nuit ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante. Il peut aussi porter un dispositif d'éclairage supplémentaire non éblouissant et non clignotant.

En cas de non-respect de ces obligations, le conducteur s'expose à une amende d'un montant de 150 euros³⁴.

Obligation d'assurance

Jusqu'à l'entrée en vigueur du décret du 23 octobre 2019, aucune disposition n'imposait la souscription d'un contrat d'assurance pour l'utilisation d'une trottinette électrique, d'un *hoverboard* ou d'un gyropode. En l'absence de réglementation claire à ce sujet, certains assureurs avaient pris le parti de garantir la responsabilité civile des conducteurs d'EDPM au titre de contrats multirisques habitation (MRH), tandis que d'autres considéraient que seul un contrat d'assurance deux-roues ou automobile pouvait garantir ces conducteurs.

Face à cette situation, la Fédération française de l'assurance (FFA) avait pris position le 23 novembre 2018 en estimant que « les engins de déplacement personnel (EDP) motorisés sont soumis à la même obligation d'assurance de responsabilité civile que les véhicules motorisés tels que les motos ou les voitures »³⁵.

Cette position est consacrée par le décret du 23 octobre 2019. En effet, l'article L. 211-1 du code des assurances prévoit une obligation d'assurance pour les personnes physiques et morales autres que l'État dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages subis par des tiers du fait de l'utilisation d'un véhicule.

Il précise que, par véhicule, on entend « tout véhicule terrestre à moteur, c'est-à-dire tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique sans être lié à une voie ferrée, ainsi que toute remorque, même non attelée ».

Étant donné que les EDPM sont désormais définis comme des véhicules conçus « pour le déplacement d'une seule personne » équipés « d'un moteur non thermique ou d'une assistance non thermique », ils constituent des véhicules au sens de l'article L. 211-1 du code des assurances et sont donc soumis à l'obligation d'assurance de responsabilité prévue par cet article.

Par conséquent, il est obligatoire, pour toute personne circulant avec un EDPM, d'être garantie par un contrat d'assurance de responsabilité au même titre que pour circuler à moto ou en voiture.

La mise en œuvre de cette nouvelle obligation d'assurance soulève de nombreuses questions pour les utilisateurs de trottinettes électriques en *free floating*, en particulier pour ceux qui les utilisent ponctuellement comme les touristes, qui risquent de circuler sans être assurés à ce titre.

La sanction est pourtant lourde puisque le fait de conduire un EDPM, comme tout véhicule terrestre à moteur, sans être couvert par une assurance garantissant sa responsabilité civile est puni d'une amende de 3 750 euros à laquelle peuvent s'ajouter des peines complémentaires comme des travaux d'intérêt général³⁶.

La solution pourrait résider dans la souscription, par les opérateurs d'EDPM en *free floating*, de contrats d'assurance de groupe qui garantiraient les utilisateurs pendant leur course, à l'image de ce que certaines plateformes de location de véhicules entre particuliers ont mis en place.

En conclusion, le décret du 23 octobre 2019 apporte un cadre juridique à l'usage des trottinettes électriques, des *hoverboards* ou encore des gyropodes. Il répond aux principales questions soulevées par leur utilisation, en particulier celle des voies de circulation.

Mais ce décret suscite aussi de nouvelles interrogations comme le respect de l'obligation d'assurance pour les conducteurs de trottinettes électriques en *free floating* ou la question des EDPM utilisés par certains professionnels du tourisme en milieu rural dont les dimensions dépassent celles autorisées par les nouvelles dispositions des articles R. 312-10 et R. 312-11 du code de la route³⁷. La réglementation des EDPM est donc encore appelée à évoluer pour répondre à ces questions. ■

gyropodes, hoverboards : que dit la réglementation ? », extrait du site Internet de la Sécurité Routière.

34. C. route, art. R. 412-43-1 à R. 412-43-3 et C. pén., art. 131-13.

35. Extrait du site Internet de la Fédération française de l'assu-

rance du 23 nov. 2018.

36. C. assur., art. L. 211-26 et C. route, art. L. 324-2.

37. Question écrite n° 13202 de P. Paul, JO Sénat du 21 nov. 2019.

Les mesures clés de la #LoiMobilités



Les transports sont essentiels dans notre vie quotidienne : pour se former, aller au travail ou retrouver un emploi, se soigner... Le droit à la mobilité est au cœur de la promesse républicaine.

Mais aujourd'hui, **la politique des transports n'est plus adaptée aux réalités du pays, aux besoins et aux attentes des citoyens**, notamment ceux les plus éloignés des grandes métropoles :

- **Le manque de moyens de transports** dans de nombreux territoires crée un sentiment d'injustice et une forme d'assignation à résidence. Aujourd'hui, ce sont aussi **des millions de nos concitoyens qui n'ont pas d'autre solution pour se déplacer que l'utilisation individuelle de leur voiture**. Cette dépendance pèse sur le pouvoir d'achat.
- **L'urgence environnementale et climatique** appelle à se déplacer différemment.
- **Les investissements ont été trop concentrés sur les grands projets**, notamment de TGV, au détriment des besoins du quotidien.
- **Les transports vivent aussi une révolution de l'innovation** et des pratiques : de nombreuses offres nouvelles se développent et sont autant de solutions qui apparaissent.

Il faut y répondre par une transformation profonde de notre politique pour les mobilités. Après la réforme du système ferroviaire portée en 2018, **la Loi d'orientation des mobilités en constitue le 2nd volet**.

La Loi d'orientation des mobilités répond à **une ambition fixée par le Président de la République** :

**AMÉLIORER CONCRÈTEMENT LES DÉPLACEMENTS AU QUOTIDIEN,
POUR TOUS LES CITOYENS ET DANS TOUS LES TERRITOIRES,
GRÂCE À DES TRANSPORTS + FACILES, - COÛTEUX ET + PROPRES.**

Pour relever cette ambition, la Loi d'orientation des mobilités repose sur 3 piliers :



INVESTIR PLUS ET MIEUX DANS LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN



**FACILITER LE DÉPLOIEMENT DE NOUVELLES SOLUTIONS POUR PERMETTRE
À TOUS DE SE DÉPLACER**



ENGAGER LA TRANSITION VERS UNE MOBILITÉ PLUS PROPRE

La loi s'organise en 5 chantiers : apporter des solutions de mobilité à tous et dans tous les territoires ; accélérer la croissance des nouvelles solutions de mobilité ; réussir la transition écologique des mobilités ; investir au service des transports du quotidien ; et assurer le bon fonctionnement des transports.

OBJECTIF

La Loi d'orientation des mobilités a pour objectif de supprimer les trop nombreuses « zones blanches » de la mobilité, en s'assurant que sur 100 % du territoire une autorité organisatrice est bien en charge de proposer des offres de transport alternatives à la voiture individuelle. Il s'agit aussi que l'action des différentes autorités organisatrices soit bien coordonnée.

LES MESURES CLÉS

- ➔ **Le droit aux transports sera transformé en droit à la mobilité pour couvrir l'ensemble des enjeux** d'accès à la mobilité, qui ne se limitent ni à l'accès aux transports collectifs ni à une vision centrée sur l'infrastructure.
- ➔ **L'ensemble du territoire sera couvert par des autorités organisatrices de la mobilité**, afin que des solutions soient apportées à tous les citoyens et partout.
- ➔ **L'exercice effectif de la compétence mobilité sera organisé à la bonne échelle selon le principe de subsidiarité**. Concrètement, la loi laissera le choix aux communes, via leur intercommunalité pour qu'elles s'emparent de la compétence, et à défaut les régions seront compétentes :
 - **Les métropoles**, communautés urbaines, communautés d'agglomérations, et la métropole de Lyon, seront confortées dans leur rôle d'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM).
 - **Les communautés de communes** pourront prendre la compétence mobilité, parce qu'elles représentent le plus souvent la bonne échelle pour les besoins de déplacement du quotidien. Le conseil communautaire devra délibérer sur cette prise de compétence au plus tard avant le 31 décembre 2020 (transfert dans les règles de droit commun), ainsi que les communes à la suite.
 - Sur les territoires des communautés de communes qui n'auront pas choisi de prendre cette compétence au 1^{er} janvier 2021, **les régions** deviendront AOM par subsidiarité, en complément de leur compétence mobilité à l'échelle régionale. Cette compétence pourra « revenir » à la communauté de communes si son périmètre était amené à évoluer.
- ➔ **Les autorités organisatrices de la mobilité pourront plus facilement proposer les nouveaux services de mobilité dans leurs offres**. La compétence d'AOM permettra ainsi d'intervenir dans 6 domaines principaux, pour développer une offre adaptée aux territoires : transport régulier, à la demande, scolaire, mobilités actives, partagées, ainsi que la mobilité solidaire.
- ➔ **Les plans de mobilité sont créés, et remplaceront les actuels plan de déplacement urbain (PDU)** : plus larges, ils prendront en particulier en compte l'ensemble des nouvelles formes de mobilité (mobilités actives, partagées...), la mobilité solidaire, ainsi que les enjeux de logistique. Ils s'inscriront dans des objectifs de lutte contre l'étalement urbain, contre la pollution de l'air et pour la préservation de la biodiversité.
- ➔ **Un comité des partenaires sera créé par chaque autorité organisatrice** structuré autour des trois grands financeurs des transports : les représentants des employeurs, des usagers, et bien sûr l'autorité organisatrice. Il sera un lieu important de concertation sur l'évolution des offres de mobilité, de la politique tarifaire, sur la qualité des services et de l'information.
- ➔ **Le versement transport devient versement mobilité**. Il sera conditionné à la mise en place de services de transport collectif régulier et donnera la possibilité de moduler son taux au sein d'un même syndicat mixte selon la densité des territoires. Il fera l'objet d'échanges au sein des comités des partenaires.

- **Le rôle de la région comme chef de file de la mobilité est renforcé**, pour coordonner les compétences mobilité de l'ensemble des autorités organisatrices sur leur territoire régional.
- **Un contrat opérationnel de mobilité, liant les AOM et la région, permettra d'assurer la coordination de tous les acteurs à l'échelle de chaque bassin de mobilité**, en associant en particulier les gestionnaires d'infrastructures telles les gares, ou les pôles d'échanges multimodaux.
- **Les autorités organisatrices pourront agir dans le domaine de la mobilité solidaire** en faveur des personnes vulnérables, sur le plan économique ou social : mise en place d'aides financières individuelles, de conseil ou d'accompagnement individualisé, services spécifiques, etc.
- **Un accompagnement individualisé sera ainsi apporté à tout demandeur d'emploi, apprenti ou titulaire d'un contrat en alternance**. Pour cela, la région, les départements, les autorités organisatrices et acteurs de la solidarité et de l'emploi élaboreront et mettront en œuvre un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire à l'échelle du bassin de mobilité.
- **La mobilité des personnes en situation de handicap sera facilitée**, à travers une série de mesures concrètes : une politique tarifaire préférentielle pour les accompagnateurs sera généralisée dans les transports collectifs ; des places de stationnement comportant des bornes de recharge électrique devront être accessibles pour les personnes à mobilité réduite ; les données sur l'accessibilité aux personnes handicapées et à mobilité réduite des services et des parcours seront publiées afin de faciliter l'information sur les GPS et calculateurs d'itinéraires ; la réservation des missions d'assistance en gare sera facilitée grâce à une plateforme unique ; etc.



2

ACCÉLÉRER LA CROISSANCE des nouvelles solutions de mobilité



OBJECTIF



La Loi d'orientation des mobilités a pour objectif de permettre l'émergence de nouvelles solutions de mobilité, en tirant à la fois parti des nouvelles formes de mobilité (covoiturage, flottes en libre-service, véhicules autonomes...) et des nouvelles offres multimodales qui les agrègent. L'enjeu est de faire de l'innovation un levier pour répondre aux nombreux besoins de mobilité non satisfaits. Il s'agit aussi d'organiser cet essor, qui doit se faire dans l'intérêt général et dans l'intérêt des travailleurs du secteur.

LES MESURES CLÉS

- **L'accompagnement de l'ouverture des données de l'offre de mobilité de façon opérationnelle sur tout le territoire, à partir de décembre 2019 et au plus tard d'ici 2021, afin de permettre que 100% des informations sur les transports soient accessibles en un clic**. Informations utiles pour les voyageurs, horaires des bus, véhicules en libre-service disponibles à proximité, tarifs, etc. : ces données rassemblées en une même application permettront à la fois de faciliter son trajet, de mieux connaître l'offre disponible et de combiner plusieurs solutions (vélo-train-bus par exemple) avec un seul titre de transports « porte-à-porte » (Mobility as a Service).

- **Un portail unique par région devra être proposé aux usagers**, rassemblant l'ensemble de l'information multimodale sur les offres de mobilité.
- **Le cadre permettant d'autoriser la circulation des véhicules autonomes en régime permanent** d'ici 2020 à 2022, avec une priorité pour les navettes autonomes.
- **Le développement du covoiturage comme solution de transport au quotidien** grâce à une série de mesures concrètes : la possibilité pour les collectivités locales de subventionner les solutions de covoiturage au quotidien, pour les conducteurs comme les passagers ; ou encore la création de voies réservées au covoiturage sur les grands axes routiers autour des métropoles, etc.
- **Un nouveau cadre de régulation pour les offres en libre-service**, dites en *free floating*, en fixant un régime d'autorisation préalable délivré par la commune et un cahier des charges défini localement à respecter. 
- **Des relations rééquilibrées entre chauffeurs VTC, livreurs et plateformes**, en définissant un socle de nouveaux droits (droit à la déconnexion, droit de refuser des courses, droit de connaître le prix et la distance parcourue avant d'accepter une course). Par ailleurs, le projet de loi incitera les plateformes à mettre en place un cadre de travail de qualité pour les chauffeurs et les livreurs, à travers des chartes élaborées par les plateformes et sur lesquelles les travailleurs auront été consultés.
- **La possibilité de relever la vitesse maximale de 80 à 90 km/h par les présidents de conseil départemental, maires ou présidents d'EPCI, sur leur réseau routier hors agglomération.** Cela pourra être fait après avis de la commission départementale de la sécurité routière, et sur la base d'une étude d'accidentalité des sections concernées.

3 RÉUSSIR LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE des mobilités



OBJECTIF

Alors que les transports représentent le 1^{er} secteur émetteur de gaz à effet de serre et une des principales sources de pollution de l'air, **la Loi d'orientation des mobilités engage la transition de nos transports vers une mobilité plus propre**. Il s'agit d'engager des actions cohérentes visant à la fois : à soutenir le développement de modes de déplacement les moins polluants, et à encourager la transition vers des véhicules propres.

LES MESURES CLES

- **L'inscription dans la loi de l'objectif d'une neutralité carbone des transports terrestres d'ici 2050**, conformément aux engagements du Plan Climat traduisant l'Accord de Paris. Cet objectif s'accompagne d'une trajectoire claire : la réduction de 37,5% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et l'interdiction de ventes de voitures à énergies fossiles carbonées d'ici 2040. La France devient le 1^{er} pays européen à inscrire cette ambition dans la loi.



- **La mise en œuvre d'un Plan vélo inédit a pour objectif de tripler la part modale du vélo d'ici 2024** (de 3 à 9%) : la lutte contre le vol avec la généralisation progressive du marquage des vélos et de stationnements sécurisés, la généralisation du savoir-rouler à l'école pour que tous les enfants entrant en 6^{ème} maîtrisent cette pratique, l'obligation de réaliser des itinéraires cyclables en cas de travaux sur des voies urbaines ou interurbaines, la réalisation d'un schéma national des véloroutes et voies vertes, l'interdiction de stationnement cinq mètres en amont des passages piétons pour une meilleure visibilité, l'équipement des trains et des autocars. 
- **L'objectif de multiplier par 5 d'ici 2022 des points de recharge publics pour les véhicules électriques**, et une série de mesures pour déployer la mobilité électrique : l'équipement obligatoire dans les parkings de plus de 10 places des bâtiments neufs ou rénovés, la création d'un véritable droit à la prise en habitat collectif et la simplification des règles de votes pour les travaux sur l'installation électrique dans les copropriétés, la possibilité de recharger gratuitement sur son lieu de travail, la division par plus de 2 du coût de raccordement des équipements de recharge,...
- **Le développement des véhicules au gaz**, en priorité pour les poids lourds, avec notamment la possibilité de raccorder des stations d'avitaillement au réseau de transport de gaz et la mise en place d'un dispositif de soutien au biogaz non injecté dans les réseaux pour un usage local pour la mobilité.
- **Le soutien à l'acquisition des véhicules propres**, avec le bonus pour les voitures électriques et hydrogène neuves et le suramortissement pour les poids-lourds aux gaz, hydrogène ou électrique.
- **Des objectifs de transition du parc automobile professionnel**, qui portent sur les flottes publiques, les flottes d'entreprises, et les flottes de taxi et de VTC.
- **Des mesures concrètes pour encourager les changements de comportement** : l'obligation d'accompagner toute publicité pour des véhicules terrestres à moteur par un message promotionnel encourageant l'usage des mobilités actives ou partagées, l'affichage obligatoire de la catégorie Crit'Air du véhicule dans les concessions automobiles afin de renforcer l'information de l'acheteur.
- **Des déplacements domicile-travail plus propres et au cœur du dialogue social**. La question des déplacements des travailleurs sera désormais inscrite comme un des thèmes des négociations obligatoires à mener dans les entreprises de plus de 50 salariés. Des accords devront être trouvés sur la manière dont les employeurs s'engagent pour faciliter les trajets de leurs salariés : aménagements d'horaire ou d'équipe, télétravail, facilitation de l'usage du vélo ou du covoiturage, prise en charge d'une partie des frais... Cet accompagnement pourra prendre la forme d'un titre-mobilité, sur le modèle du ticket restaurant.
- **La création du forfait mobilité durable : jusqu'à 400€/an pour aller au travail en covoiturage ou en vélo**. Tous les employeurs privés et publics pourront contribuer aux frais de déplacement domicile-travail en covoiturage ou en vélo de leurs salariés, ainsi qu'avec d'autres services de mobilité partagés. Ce forfait pourra s'élever jusqu'à 400 €/an en franchise d'impôt et de cotisations sociales. Il remplacera l'indemnité kilométrique vélo mise en place jusqu'à ce jour, mais dont la mise en œuvre est restée limitée car trop complexe. Ce forfait répond à une demande des employeurs de disposer d'un outil souple pour soutenir ces modes vertueux. L'État généralisera la mise en place du forfait mobilité durable pour le vélo et le covoiturage pour tous ses agents d'ici 2020, à hauteur de 200 €/an. Ce forfait sera cumulable avec la participation de l'employeur à l'abonnement de transport en commun, dans une limite de 400€/an (la prise en charge de l'abonnement de transport en commun reste dé plafonnée). 
- **Des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) pour un air plus respirable**. Cet outil permettra aux collectivités de limiter la circulation aux véhicules les moins polluants, selon des critères de leur choix (périmètre, horaires, types de véhicules). Alors qu'il en existe 231 en Europe, seulement 3 agglomérations en France s'étaient engagées dans une telle démarche en France. La Loi d'orientation des mobilités facilitera leur déploiement en donnant aux collectivités les outils nécessaires. Après l'appel lancé par le Gouvernement, 15 collectivités françaises ont annoncé s'engager dans la création ou le renforcement d'une ZFE-m d'ici 2020, et 23 au total sont engagées dans la démarche représentant plus de 17 millions d'habitants concernés. **Par ailleurs, les restrictions de circulation lors des pics de pollution pourront être prises de façon automatique par les préfets.**



4 INVESTIR au service des transports du quotidien

OBJECTIF

La Loi d'orientation des mobilités porte une démarche inédite avec une programmation des investissements qui permet de sortir des promesses non financées du passé et de définir pour la première fois de façon claire, priorisée et financée la politique d'investissement dans les transports pour la prochaine décennie. Il s'agit d'investir beaucoup plus pour nos transports, mais aussi beaucoup mieux en donnant une priorité claire aux déplacements du quotidien.

LES MESURES CLÉS

- ➔ **Une programmation des investissements 13,4 Md€ sur la période 2018-2022**, soit une augmentation de 40% par rapport à la période 2013-2017. La programmation s'inscrit également dans la perspective d'une enveloppe quinquennale en progression à 14,3 Md€ sur la période 2023-2027. 
- ➔ **Les 3/4 des investissements pour les transports dans le quinquennat dédiés au ferroviaire** (en ajoutant les 13,4 Md€ d'investissements de la Loi d'orientation des mobilités et les 3,6 Md€ investis chaque année par SNCF Réseau).
- ➔ **Une réorientation claire des investissements en faveur des transports du quotidien** plutôt que des nouveaux grands projets. Pour cela, 5 programmes d'investissements prioritaires sont retenus pour cette programmation :
 1. **L'entretien des réseaux existants constitue la première des priorités pour la décennie à venir.** Des moyens sans précédents seront mobilisés sur 10 ans : ils augmenteront de 31 % sur 2018-2027 par rapport à la décennie précédente et seront en hausse de 70 % sur les gros travaux de rénovation. La même logique est menée sur le réseau ferroviaire existant, dont l'État s'était aussi lentement dégradé : la réforme du système ferroviaire a confirmé une hausse de 50 % des investissements, soit 3,6 Md€ par an, consacrés en priorité à la remise à niveau du réseau existant.
 2. **La désaturation des grands nœuds ferroviaires** doit aussi permettre de donner toute sa place au train dans les déplacements du quotidien autour des métropoles, et dans les liaisons avec les villes moyennes. 2,6 Md€ seront investis sur 10 ans dans cet objectif.
 3. **L'accélération du désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux** est également nécessaire, et sera portée à travers une vingtaine d'opérations pour un montant de 1 Md€ sur 10 ans.
 4. **Le développement de l'usage des mobilités propres, partagées et actives** au quotidien mobilisera par ailleurs l'Etat, à travers plusieurs appels à projets à hauteur de 1,2 Md€ sur 10 ans, pour accompagner les autorités organisatrices. Cela intègre la création d'un fonds vélo doté de 350 M€.
 5. **Enfin, le renforcement de l'efficacité et du report modal dans le transport de marchandises** sera soutenu, avec 2,3 Md€ investis par l'Etat sur 10 ans.
- ➔ **Une approche nouvelle pour les grands projets passant par une réalisation phasée de ces infrastructures**, en commençant en priorité par les opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien.

→ **La possibilité de créer des sociétés de projet afin d'accélérer la réalisation de certaines infrastructures**, en réponse à l'attente forte exprimée par certains territoires. Une habilitation à légiférer par ordonnance est prévue en ce sens.



→ **La sécurisation de l'affectation d'une part de la TICPE au financement des infrastructures.** Comme toute loi de programmation, son financement global sera défini dans le cadre de la loi de finances. Dès 2019, l'Etat est déjà au rendez-vous : 2,5Md€ sont consacrés aux investissements, en hausse de 10 % par rapport à 2018.

→ **La contribution des modes les plus polluants au financement des infrastructures** du quotidien avec **pour la 1ère fois, la contribution du transport aérien au financement des modes propres.** L'Etat a ainsi instauré une éco-contribution sur les billets d'avions, représentant 180M€ qui seront entièrement affectés à l'Agence de financements des infrastructures de transport de France (AFITF). C'est également **la participation du transport routier** avec la diminution de 2 centimes par litre le remboursement partiel dont bénéficient les transporteurs routiers de marchandises sur leur gazole à compter de 2020. Cette contribution représentera 70 M€ en 2020, puis 140 M€/an les années suivantes, qui seront intégralement affectés à l'AFITF.

→ **Le Gouvernement présentera au Parlement d'ici le 30 juin 2020 un rapport sur les perspectives d'une relance des trains de nuit.** Sans attendre, le Gouvernement s'est déjà engagé à pérenniser les deux lignes existantes et à en moderniser les trains pour redonner à ces lignes toute leur attractivité.

→ **Cette programmation tient compte des enjeux spécifiques en matière d'accessibilité** des territoires de montagne, insulaires, ultra-marins et frontaliers, en leur accordant une attention particulière tant en matière d'entretien que de développement des infrastructures.

5

ASSURER LE BON FONCTIONNEMENT des transports



OBJECTIF

La Loi d'orientation des mobilités porte une série de mesures concrètes visant à assurer le bon fonctionnement du secteur des transports, dans l'intérêt des usagers et des professionnels. Il s'agit ainsi d'actions favorisant l'accès à la mobilité dans les meilleures conditions de sécurité, de sûreté.

LES MESURES CLÉS

→ **Un permis de conduire plus rapide et moins cher.** L'obtention du permis de conduire est une condition essentielle d'insertion professionnelle mais il est aujourd'hui très cher (1 800 € en moyenne) et les délais d'obtention sont trop longs. Le Gouvernement a donc annoncé plusieurs mesures pour rendre le permis plus accessible (baisse du coût jusqu'à 30 %) et le délai d'obtention plus court, dont certaines sont traduites dans la Loi d'orientation des mobilités : utilisation accrue de modes d'apprentissage moins chers (simulateurs), mise en place d'un contrat-type et d'un comparateur en ligne informant des aides disponibles, pour mieux comparer les offres des auto-écoles et pouvoir faire jouer la concurrence ; réduction des délais du passage de l'examen grâce à l'expérimentation d'une inscription directe en ligne ; dispositif de suramortissement pour accompagner les auto-écoles dans l'acquisition de simulateurs etc.

→ **Des mesures concrètes pour renforcer la sécurité routière**, mettant notamment en œuvre les décisions du comité interministériel pour la sécurité routière du 9 janvier 2018 : interdiction de faire prendre

leur repos à des salariés dans un véhicule utilitaire léger ; possibilité pour les forces de l'ordre d'effacer tout message de signalement sur les services électroniques de navigation, uniquement pour des contrôles d'alcool/drogues, les opérations de lutte contre le terrorisme, dans le cadre d'enlèvements de personnes ou d'enquêtes sur des vols ou trafics ; dispositions permettant la rétention et la suspension du permis de conduire, l'immobilisation et la mise en fourrière de véhicules, en cas de conduites sans permis ou à risques liés à des comportements addictifs (alcool, stupéfiant, téléphone...) ; obligation de vente d'éthylotests à proximité des rayons de boissons alcooliques pour tous les débits de boissons à emporter ; etc.

- **La généralisation des arrêts à la demande pour les bus nocturnes**, afin de pouvoir descendre plus près de sa destination. C'est une réponse concrète au sentiment d'insécurité que vivent les femmes dans les transports publics, en particulier le soir et la nuit. La loi prévoit également la remise par le Gouvernement sur les atteintes sexistes dans les transports.
- **Les personnes vulnérables ne pourront être conduites hors du réseau de métro** qu'à la condition de se voir préalablement proposer un hébergement d'urgence avant de quitter les lieux.
- **Des mesures pour soutenir la compétitivité et la sécurité de nos ports et des activités maritimes** : l'intégration des grands ports maritimes du Havre et de Rouen et du port autonome de Paris par la création d'un nouvel établissement public qui constituera le 1^{er} port français pour le commerce extérieur ; de nouvelles dispositions permettant de sécuriser le régime juridique des conventions de terminal dans les grands ports maritimes ; et diverses mesures de simplification.
- **Le monde maritime engagé dans la transition écologique et énergétique**, avec des mesures concrètes : allocation dans les ports de plaisance d'ici le 1^{er} janvier 2022 d'une partie de leurs capacités de stationnement aux navires électriques ; mise en œuvre de la convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuse (SNPD) de 2010 ; ratification de l'ordonnance soufre ; clarification juridique permettant de sécuriser les investissements d'adaptation des réseaux électriques et des quais dans les ports de commerce.
- **La transformation de l'établissement public de la Société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE) en établissement public local**, afin de concrétiser la régionalisation de cette société.
- **Un cadre social pour l'ouverture à la concurrence des bus de la RATP** avec la mise en place d'un transfert automatique des contrats de travail de salariés qui seraient amenés à rejoindre d'autres opérateurs mais qui conserveraient le bénéfice de garanties sociales de haut niveau : garantie de l'emploi, régime spécial de retraite, garantie de rémunération, accès aux centres de santé, bénéfice de l'action sociale pendant un an. La mise en place d'un cadre social territorialisé est également prévue qui permet d'assurer des conditions d'exploitation des bus adaptées aux circulations en Île-de-France.
- **Des conditions de transfert des salariés améliorées dans les transports routiers inter urbain (notamment dans la zone OPTILE) et urbain de voyageurs** : pour garantir la continuité de l'exploitation en cas de changement d'opérateur et éviter toute difficulté liée à l'application des conventions collectives, la mise en place d'un mécanisme de transfert automatique des contrats de travail est prévue une fois que les partenaires sociaux des deux branches de l'inter urbain et de l'urbain auront négocié le contenu des garanties sociales accompagnant ce transfert.
- **Les sociétés concessionnaires d'autoroute devront proposer une tarification réduite pour les véhicules à carburants alternatifs et des stations d'avitaillement**. La loi autorise et encadre par ailleurs le dispositif de péages en flux libre que pourront proposer les sociétés concessionnaires, afin de réduire la congestion et améliorer le trajet des automobilistes.
- **La gestion du réseau ferré de certaines lignes à vocation régionale pourra être confiée aux régions qui en font la demande**, afin de simplifier et accélérer la gestion et la modernisation de ces infrastructures.
- **Le Gouvernement élaborera dans un délai d'un an une stratégie pour le développement du fret ferroviaire**, dans l'objectif de renforcer la compétitivité du fret ferroviaire face aux autres modes de transport.



Engager la transition vers une mobilité propre #LoiMobilités



Alors que **les transports représentent le 1^{er} secteur émetteur de gaz à effet de serre et une des principales sources de pollution de l'air**, le Gouvernement a inscrit la transition écologique de notre mobilité au cœur de son action depuis le début du quinquennat.

La Loi d'orientation des mobilités **inscrit pour la 1^{ère} fois dans la loi l'objectif présenté lors du Plan climat d'atteindre la neutralité carbone des transports terrestres d'ici 2050.**

Pour y parvenir, **la loi fixe également une trajectoire intermédiaire claire**, conforme aux objectifs de la France au plan européen, du Plan climat et de la stratégie nationale bas carbone :

- ➔ **La réduction de 37,5% des émissions de Co2 d'ici 2030 ;**
- ➔ **L'interdiction de la vente de voitures** utilisant des énergies fossiles carbonées d'ici **2040.**

La loi **s'inscrit également dans l'objectif de lutter concrètement contre la pollution de l'air**, qui relève d'enjeux à la fois de santé publique – avec plusieurs dizaines de milliers de décès prématurés/an liés à la qualité de l'air – et de qualité de vie au quotidien.

Pour atteindre ces objectifs, **le Gouvernement propose dans la Loi d'orientation des mobilités des actions cohérentes** visant à la fois :

- ➔ à soutenir le développement de modes de déplacement les moins polluants,
- ➔ et à encourager la transition vers des véhicules propres.



UNE REORIENTATION DES INVESTISSEMENTS POUR DES TRANSPORTS PROPRES AU QUOTIDIEN

La loi prévoit **une hausse de 40% des investissements de L'État dans les transports durant le quinquennat** (13,4Md€ soit 4Md€ de plus que le dernier quinquennat) **et une réorientation claire en faveur des transports du quotidien** plutôt que la construction de nouveaux grands projets. Cela passe notamment par un effort sans précédent pour l'entretien et la remise en état des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existant. Aucune nouvelle ligne à grande vitesse ne sera lancée dans le quinquennat.

3/4 des investissements dans le quinquennat seront dédiés au ferroviaire, en ajoutant les 13,4 Md€ d'investissements de la Loi d'orientation des mobilités et les 3,6 Md€ investis chaque année par SNCF Réseau. Concernant l'entretien/régénération des réseaux existants, c'est un rapport de 1€ investi pour la route (800M€ en 2018) contre 4,5€ pour le fer (3,6Md€) et ce dès la première année du quinquennat.



LE TRANSPORT AERIEN CONTRIBUERA AU FINANCEMENT DES TRANSPORTS PROPRES

La Loi d'orientation des mobilités prévoit que **le surplus de taxe de solidarité acquitté par le transport aérien, servant aujourd'hui au désendettement du budget annexe de l'aviation civile, sera dorénavant affecté pour le financement de modes de transport propres**, via l'agence de financement des infrastructures de France. C'est un signal fort du volontarisme de la France, qui poursuit un objectif de taxation à l'échelle européenne du transport aérien.



UNE PRIME A LA CONVERSION POUR PASSER A DES VEHICULES PROPRES

Le Gouvernement a mis en place **une prime à la conversion pour aider tous les Français, particuliers et professionnels, à acheter un véhicule neuf ou d'occasion** en échange de la mise au rebut d'un vieux véhicule.

Depuis le 1^{er} janvier 2019, cette prime est doublée pour les 20% des ménages les plus modestes et les actifs qui ne paient pas d'impôts et parcourent de nombreux kilomètres chaque jour pour se rendre à leur lieu de travail (60 km). Le montant de la prime est revu à la hausse : **jusqu'à 4 000 €** pour l'achat d'un véhicule thermique neuf ou d'occasion et **jusqu'à 5 000 €** pour l'achat d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable neuf ou d'occasion. Par ailleurs, un bonus écologique allant **jusqu'à 6 000€** peut également être versé pour l'achat d'un véhicule électrique neuf.



LA POSSIBILITE DE RECHARGER PARTOUT UN VEHICULE ELECTRIQUE

L'objectif est de **multiplier par 5 d'ici 2022 des points de recharge pour les véhicules électriques**, avec pour cela : l'équipement obligatoire dans les parkings de plus de 10 places des bâtiments neufs ou rénovés, la création d'un véritable droit à la prise en habitat collectif, la possibilité de recharger gratuitement sur son lieu de travail, la division par plus de 2 du coût de raccordement des équipements de recharge...



LE COVOITURAGE COMME SOLUTION AU QUOTIDIEN

Le développement du covoiturage doit permettre d'**en faire une solution pour les trajets du quotidien, grâce à une série de mesures concrètes** : la possibilité pour les collectivités locales de subventionner les solutions de covoiturage au quotidien, la création de voies réservées au covoiturage et aux véhicules propres sur les grands axes routiers autour des métropoles, la création du forfait mobilité durable pour permettre à un employeur de verser jusqu'à 400€/an un salarié venant au travail en covoiturage, ...



UN PLAN VELO INEDIT POUR TRIPLER SA PART DANS LES DEPLACEMENTS

La mise en œuvre d'un Plan vélo inédit a pour objectif de **tripler la part modale du vélo d'ici 2024 (de 3 à 9%) et d'en faire une solution de transport à part entière** : la création d'un fonds vélo de 350M€ pour que L'État cofinance pour la 1^{ère} fois des infrastructures aux côtés des collectivités, la lutte contre le vol avec la généralisation progressive du marquage des vélos et de stationnements sécurisés, la création du forfait mobilité durable pour permettre à un employeur de verser jusqu'à 400€/an un salarié venant au travail en vélo, la généralisation du savoir rouler à l'école pour que tous les enfants entrant en 6^{ème} maîtrisent cette pratique...



DES ZONES A FAIBLES EMISSIONS POUR UN AIR PLUS RESPIRABLE

Pour assurer une meilleure qualité de l'air, **les zones à faibles émissions (ZFE) sont un outil permettant aux collectivités de limiter la circulation aux véhicules les moins polluants**, selon des critères de leur choix (périmètre, horaires, types de véhicules). Alors qu'il en existe 231 en Europe, seulement 3 agglomérations en France s'étaient engagées dans une telle démarche en France. La loi d'orientation des mobilités facilitera leur déploiement en donnant aux collectivités les outils de contrôle nécessaires.

Après l'appel lancé par le Gouvernement, **15 collectivités françaises ont annoncé s'engager dans la création ou le renforcement d'une ZFE d'ici 2020, et 23 au total sont engagées représentant plus de 17 millions d'habitants concernés**. Toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants seront par ailleurs tenues d'étudier la faisabilité de cette solution.



Accélérer la révolution des nouvelles mobilités

#LoiMobilités



La mobilité vit une profonde révolution de l'innovation, des pratiques et des usages : partage, numérique, nouveaux modèles, transport à la demande, etc. On ne se déplace plus aujourd'hui comme on le faisait hier. Ce bouleversement sans précédent depuis l'émergence de la voiture individuelle doit être intégré dans nos politiques publiques.

Cette transformation est aussi et surtout une formidable opportunité pour répondre aux nombreux besoins de mobilité non satisfaits. **L'objectif de la Loi d'orientation des mobilités est de mettre ces nouvelles solutions au service du plus grand nombre, en particulier des territoires aujourd'hui dépendants de la voiture individuelle.**



LE COVOITURAGE COMME SOLUTION DE TRANSPORT AU QUOTIDIEN

Le développement du covoiturage doit permettre d'en faire une solution pour les trajets du quotidien, grâce à une série de mesures concrètes : la possibilité pour les collectivités locales de subventionner les solutions de covoiturage au quotidien, la création de voies réservées au covoiturage sur les grands axes routiers autour des métropoles, la création du forfait mobilité durable pour permettre à un employeur de verser jusqu'à 400 €/an un salarié venant au travail en covoiturage...



100% DES INFORMATIONS SUR LES TRANSPORTS ACCESSIBLES EN UN CLIC

Que ce soit dans une grande ville ou à la campagne, il est souvent difficile de savoir quels sont les services de mobilité existants autour de soi. Pour y remédier, **la Loi d'orientation des mobilités prévoit que toutes les informations sur les offres disponibles en temps réel seront rendues publiques et mises à disposition**, d'ici fin 2021 au plus tard, des collectivités et des start-up, pour développer des applications et des services innovants regroupant toutes les informations utiles pour les voyageurs : horaires des bus, véhicules en libre-service disponibles à proximité, tarifs, etc.

Ces données rassemblées en une même application permettront à la fois de faciliter son trajet, de mieux connaître l'offre disponible et de combiner plusieurs solutions pour son déplacement (vélo-train-bus par exemple) avec un seul titre de transports « porte-à-porte » (appelé *Mobility as a Service*).

- ➔ Les collectivités en Bretagne ont mené une démarche précurseur, en développant KorriGo, une carte qui permet avec un seul titre de transport rechargeable d'emprunter tous les transports en commun à travers la région (TER, transports urbains de Rennes, Lorient, etc.). La **Loi d'orientation des mobilités** permettra de développer ces réponses partout sur le territoire.



UN NOUVEAU CADRE POUR LES SOLUTIONS EN LIBRE-SERVICE

Les nouvelles offres en libre-service (voitures électriques, vélos, trottinettes...) apportent des solutions supplémentaires de mobilité, mais elles bouleversent l'espace urbain sans que les collectivités n'aient de réelle possibilité d'agir. **Pour que leur développement se fasse dans l'intérêt de tous, la Loi d'orientation des mobilités permettra aux élus locaux de fixer aux opérateurs une série des critères à respecter pour être autorisés à proposer leurs services** : information aux usagers sur les règles de stationnement, respect des piétons, entretien des appareils et retrait des engins hors d'usage, etc.

- ➔ Dans plusieurs métropoles, comme à Paris ou Bordeaux, les élus ont d'ores et déjà choisi de mettre en place ce type de cahier des charges et attendaient la loi d'orientation des mobilités pour avoir une assise juridique effective.



DES NAVETTES AUTONOMES EN CIRCULATION DES 2020

Dans les territoires où il y a peu de voyageurs, il n'y a souvent pas de possibilité de proposer des solutions de bus réguliers. **La Loi d'orientation des mobilités créera le cadre légal pour permettre la circulation des véhicules autonomes, qui pourront être autorisés dès 2020 pour les navettes collectives** et dès 2022 pour les véhicules particuliers après évolution des réglementations internationales. Les véhicules autonomes font actuellement l'objet d'expérimentations encadrées. Les navettes autonomes apporteront demain de nouvelles solutions de mobilités, en particulier dans le monde rural, où elles seront parfaitement adaptées au faible nombre de voyageurs. Des lignes régulières sur une courte distance pourront être assurées par des navettes autonomes, par exemple entre un centre bourg et la gare la plus proche. Des services de transport à la demande pourront aussi être développés pour commander une navette afin de se rendre chez le médecin ou au marché.

- ➔ Pour accélérer le déploiement de ces solutions, le Gouvernement investit 42 M€ dans 16 expérimentations concrètes de véhicules autonomes. Parmi elles, la communauté de communes Cœur de Brenne (Indre) testera une navette circulant à travers 3 villages tout au long de la journée et permettant à tous de se déplacer en toute simplicité.

UN MEILLEUR CADRE DE PROTECTION POUR LES CHAUFFEURS ET LIVREURS INDEPENDANTS DES PLATEFORMES

Le développement des plateformes de VTC ou de livraisons est une opportunité d'apporter de nouvelles solutions de mobilité. Mais les relations entre les chauffeurs, livreurs et les plateformes sont parfois trop déséquilibrées.

La Loi d'orientation des mobilités apportera donc des garanties pour renforcer leur indépendance. Elle instaurera un socle obligatoire de droits nouveaux :

- ➔ droit à la déconnexion,
- ➔ droit de refuser des courses,
- ➔ droit de connaître le prix et la distance parcourue avant d'accepter une course.

Par ailleurs, elle incitera les plateformes à mettre en place un cadre de travail de qualité pour les chauffeurs et les livreurs, à travers des chartes élaborées par les plateformes et sur lesquelles les travailleurs auront été consultés. Une réflexion sera par ailleurs lancée sur la représentation des travailleurs indépendants des plateformes et le dialogue social avec les plateformes.

Les trottinettes électriques, bonnes ou mauvaises pour le climat ?

22 septembre 2020, 22:46 <https://theconversation.com>

Auteur : Anne de Bortoli Chercheur en durabilité des transports (et ingénieur-chercheur en éco-conception routière), École des Ponts ParisTech (ENPC)

Alors que les effets dramatiques des dérèglements climatiques se font sentir de manière plus intense chaque année, les donneurs d'ordre publics et privés réalisent progressivement l'urgence de prendre des décisions drastiques pour réussir la transition climatique.

Le transport constitue un des leviers de cette transition, puisqu'il comptabilisait déjà 14 % des émissions de gaz à effet de serre mondiales en 2010, sans tenir compte des émissions liées aux infrastructures, à la production des véhicules, et aux autres services adjacents.

À ce titre, l'émergence massive des trottinettes électriques partagées en 2017-2018 aurait pu sembler providentielle : un véhicule de 17 kg transportant une personne semble prometteur sur le plan environnemental, notamment lorsqu'on le compare à la voiture, un monstre de 1300 kg transportant à peine plus de passagers !

Pourtant, très vite, ces nouveaux engins ont créé des conflits entre usagers de l'espace public, devenant l'objet de nombreuses critiques : accidentogènes, ne dépassant pas les 28 jours de durée de vie en moyenne, polluantes... Les pouvoirs publics ont réagi plus ou moins vigoureusement, allant jusqu'à interdire les trottinettes dans certaines villes, à l'image de Barcelone.

Reste un dernier aspect, essentiel : l'impact de ces véhicules en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Les trottinettes sont-elles (aussi) néfastes pour le climat ? C'est ce que nous avons cherché à savoir.

Premières évaluations outre-Atlantique

La première évaluation scientifique robuste à ce sujet a été publiée en été 2019 aux États-Unis.

Selon ces travaux, une trottinette électrique partagée générerait dans ce pays autour de 130 grammes de CO₂ équivalent par personne et par kilomètre parcouru.

Un impact plus faible que la voiture, mais globalement plus important que les transports en commun. La validité des résultats de cette étude est néanmoins restreinte aux USA, et ils ne renseignent par ailleurs pas le caractère écologique de l'arrivée des trottinettes. Pour cela, une étude plus systémique doit être réalisée.

Les trottinettes électriques en libre-service ont perturbé des schémas de mobilité urbaine relativement stables, remplaçant des déplacements auparavant effectués via un autre mode de transport : c'est ce que l'on appelle des « reports modaux ». En tant que nouveau service, elles ont aussi généré des déplacements qui n'auraient pas été effectués autrement, on parle alors de « mobilité induite ». Ensuite, elles permettent de rejoindre plus directement une destination qu'en transport en commun, le trajet étant moins contraint par un itinéraire spécifique de desserte.

Pour évaluer le caractère écologique des trottinettes électriques, il faut donc étudier ce mode de transport à la lumière de ces trois aspects.

L'exemple des reports modaux à Paris

Nous avons entrepris l'évaluation des trottinettes pour la ville de Paris, en étudiant comment le bilan carbone de la mobilité parisienne a été affecté par l'arrivée de ces engins partagés sur l'année 2019.

D'abord, les reports modaux kilométriques ont été estimés sur la base d'une enquête spécifique conduite dans les rues parisiennes à l'été 2019 : deux tiers provenaient du métro et du RER, un quart du vélo et de la marche. Seuls 7 % des kilomètres parcourus en trottinettes ont remplacé la voiture (personnelle ou taxi). Malgré 8 % de déplacements induits, les déplacements parisiens ont diminué de 150 millions de kilomètres sur un an, grâce aux trajets plus directs en trottinette.

Un modèle a ensuite été développé pour évaluer de manière rigoureuse l'impact carbone des principaux modes de transport à Paris sur leur cycle de vie complet : manufacture, utilisation, entretien et fin de vie des véhicules et des infrastructures associées.

L'indispensable prise en compte du cycle de vie

L'approche en cycle de vie est cruciale pour bien évaluer l'impact environnemental, sachant que la plupart des évaluations relatives à la mobilité sont restreintes aux effets de la consommation énergétique des véhicules. Or, une part importante de l'impact environnemental peut provenir de la fabrication, de l'entretien et de la fin de vie des véhicules, ainsi que de l'infrastructure nécessaire au fonctionnement de ces engins.

Le modèle que nous avons utilisé pour nos travaux estime ainsi que l'impact de l'utilisation d'une trottinette partagée à Paris vient pour moitié de la gestion de la flotte par l'opérateur – collecte des trottinettes pour les entretenir et les recharger, et pour moitié de la manufacture des trottinettes – production du cadre en aluminium et de la batterie principalement.

Dans le cas de la France, l'impact carbone lié à la consommation électrique de la trottinette se révèle négligeable.

Un bilan carbone peu reluisant

Notre modélisation montre que les trottinettes partagées à Paris auraient généré des émissions de gaz à effet de serre supplémentaires : environ 13 000 tonnes en un an – soit l'équivalent des émissions annuelles d'une ville française de 16 000 habitants.

Trois raisons expliquent ce mauvais bilan : l'impact de la manufacture, la gestion de flotte, et les reports modaux de transports peu émissifs.

Premièrement, considérant une durée de vie de 3 750 km avant d'être mise au rebut, l'impact carbone de la production de la trottinette rapporté au kilomètre reste important. Ensuite, les émissions liées à une gestion de flotte entre Paris et la proche banlieue utilisant des vans diesel sont considérables. Certains gestionnaires sont passés à l'électrique, réduisant leur impact carbone, mais pas suffisamment pour rendre les trottinettes électriques plus performantes que

les transports en commun ou les modes actifs, qui couvrent trois quarts des reports modaux kilométriques générés par les trottinettes.

De fait, les émissions évitées grâce aux économies d'énergie générées par les transferts modaux vers la trottinette ne compensent pas le surcoût carbone dû à la fabrication de ces véhicules et leur gestion.

Interdire les trottinettes ?

Ce mauvais bilan carbone doit-il inciter à chasser les trottinettes des villes ? Absolument pas !

On l'a compris, l'impact environnemental de ces engins dépend de trois facteurs : leur gestion sur cycle de vie qui dimensionne leur impact au kilomètre parcouru, la façon dont elles modifient les schémas de mobilité et l'impact des modes qu'elles remplacent.

L'impact carbone d'une trottinette partagée à Paris est de 60 grammes de CO₂eq par kilomètre, si l'on exclut les impacts de gestion de flotte, ce qui est similaire à l'usage d'un vélo en libre-service. Si leur longévité monte à 5 000 kilomètres, les émissions, elles, tombent à 30 grammes : à Paris, c'est un quart de l'impact d'un kilomètre parcouru en bus diesel, un septième de celui parcouru en voiture et un dixième des émissions d'un kilomètre en taxi !

Quelles bonnes pratiques ?

Trois mots d'ordre s'imposent pour faire des trottinettes électriques un mode de déplacement plus durable : améliorer leur conception et leur longévité, réduire les émissions liées à la gestion de flotte, favoriser les reports modaux depuis les modes plus émissifs.

Pour améliorer la conception des trottinettes, l'objectif est de réduire l'impact de leur manufacture rapportée à leur longévité kilométrique. Pour cela, les constructeurs devraient s'appuyer sur des analyses de cycle de vie de leurs produits, et mettre à disposition des déclarations de performance environnementale vérifiées par des tiers indépendants, un processus déjà normalisé aux niveaux international, européen et français. L'acheteur pourra ensuite se rapporter à cette déclaration pour réaliser un achat en toute conscience.

Réduire les émissions liées à la gestion de flotte peut passer par l'optimisation des tournées et des véhicules de collecte, de la localisation des entrepôts de maintenance, ou le passage aux batteries amovibles. On peut aussi totalement supprimer cet impact en... achetant sa trottinette.

Une trottinette personnelle bien entretenue peut durer 15 000 km : elle devient alors aussi performante que les transports en commun à Paris, et bien plus performante dans la plupart des autres villes. Deux raisons à cela : les très forts taux d'occupation des transports publics parisiens minimisent leurs impacts environnementaux au passager kilomètre, et l'électricité française est l'une des moins carbonées au monde. La trottinette permet en outre de régler le fameux problème du dernier kilomètre, ce phénomène qui freine l'utilisation des transports en commun car ils nous amèneraient à quelques kilomètres de notre destination, contrairement à la voiture qui permet le porte à porte.

Bien employée, la trottinette a donc toute sa place dans un système de mobilité bas-carbone.

Trottinettes électriques

Trop de risques de choc électrique

Publié le : 06/12/2019 - <https://www.quechoisir.org>

Les trottinettes électriques et autres engins électriques (monoroues, hoverboards) s'avèrent être une alternative intéressante pour gagner du temps dans ses déplacements. Mais ils constituent aussi un danger : la DGCCRF (Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes) a réalisé des contrôles sur 20 modèles du marché, et tous se sont révélés non conformes et dangereux. Au programme, défaut de marquage, mais aussi – et c'est plus grave – risque avéré de choc électrique et d'incendie.

La fréquence des rappels de trottinettes électriques et d'hoverboards donnait un indice. Les conclusions de l'enquête menée par la DGCCRF confirment les craintes : ces nouveaux engins électriques sont dangereux. Ce n'est pas de courtoisie vis-à-vis des piétons ou de vitesse excessive dont il s'agit, mais bien de défauts de conformité avec les normes en vigueur (directive machine 2006/42/CE). En 2018, la Répression des fraudes a visité 250 établissements (boutiques, grandes surfaces, vente à distance, fabricants, importateurs) et prélevé 20 trottinettes, monoroues et hoverboards pour analyse. Tous se sont révélés non conformes et dangereux. *« Les dangers identifiés étaient liés aux risques de choc électrique ou d'incendie. En particulier, la majorité des EDPM [engins de déplacements personnels motorisés électriques, ndlr] contrôlés ne résistaient pas suffisamment à l'humidité, alors même que l'indice de protection requis (« IPX4 ») doit prévoir une utilisation sous la pluie sans risque pour leur système électrique. Une étanchéité insuffisante peut en effet entraîner un risque d'incendie par courts-circuits »,* explique la DGCCRF.

Les trottinettes Urbango Urbanmove Metro et Minimula Evo Black sont vendues dans des enseignes aussi célèbres que Darty ou Go Sport !

Avertissements et sanctions

À l'issue de son enquête, la Répression des fraudes a envoyé 50 avertissements et 23 injonctions de remise en conformité. Elle a aussi exigé 3 arrêtés préfectoraux, dont deux visant à imposer des mesures de retrait, rappel et destruction, et un destiné à procéder à des tests en laboratoires. Elle a encore dressé 3 procès-verbaux administratifs et 3 procès-verbaux pénaux (sanctions portant sur des manquements graves en matière d'information des consommateurs ou sur certains cas de commercialisation de produits dangereux). Fait assez rare pour être souligné, la DGCCRF a même publié la liste des modèles ayant fait l'objet d'un rappel suite à son enquête (voir ci-dessous). Il faut dire que certains de ces modèles sont vendus dans des enseignes comme la Fnac, Darty, Go Sport ou encore Amazon. Un conseil si vous comptez vous équiper ou offrir l'un de ces engins à Noël : évitez les marques inconnues, vérifiez que l'appareil comporte le marquage « CE », qu'il est accompagné d'une notice d'utilisation en français et d'une déclaration « CE » de conformité. Notre guide d'achat vous aidera également à choisir.

Trottinettes électriques et hoverboards ayant fait l'objet d'un rappel par la DGCCRF

Hoverboards

- *Denver DBO 6501 (Hoverboard white 2*350 W Balance scooter)*
- *Revoe 8.5 crossboard, réf. 551028 (noir) et 551035 (blanc)*
- *Alpha Ride Smartboard Alpha I5, réf. AR00085 (or), AR00121 (argent), AR00123 (rouge), AR00126 (blanc), AR00336 (noir)*
- *Tilgreen Tilboard, réf. 164, lot 201709*
- *Girodrive BS-2.5, lot CSL19TX-6/1000/HL16120397*
- *Max Rider Freego W2, W1, W1S*
- *Smolt & co Smoltboard 8.0 classic, réf. 420020, lot 8C02000073*
- *E-Road Mexican skull BR1000CCHBS*
- *Moovway M3 noir, code EAN 3663326010541 (chargeur)*

Trottinettes électriques

- *Electric scooter n° 331 019 360 104 - ITEM n° CD15B (chargeur)*
- *Urbango Urbanmove Metro*
- *E-Zigo E-Zigo 50, code EAN 3700763667393*
- *Minimula Evo Black*

Skate électrique

- *Acton Blink S (chargeur)*

Le million en 2022

Devant les résultats alarmants de son enquête, la DGCCRF a affirmé qu'elle poursuivrait les contrôles ; on ne peut que s'en réjouir. Le marché de la trottinette électrique est en effet en plein boom. De 232 000 modèles vendus en France en 2018, les ventes devraient atteindre 350 000 en 2019 et le million en 2022 (1) ! L'adoption d'une réglementation encadrant leur usage, en octobre dernier, a constitué la première étape vers la maturité du marché. Il est désormais indispensable que le consommateur trouve des modèles fiables, sûrs et conformes. Quant aux hoverboards, rappelons qu'il s'agit de jouets, pas de véritables moyens de déplacement.

Des rappels nombreux

Dans notre rubrique Produits au rappel, les trottinettes et hoverboards font partie des produits les plus régulièrement cités. Exemple ces derniers mois :

- *Trottinette Xiaomi Mi Electric Scooter (M365)*
- *Hoverboard V-Board Revoe*
- *Hovertrax 1.0 Razor*
- *Hoverboard Eroad*
- *Hoverboard Smoltboard 8.0 classic Smolt&Co*
- *Hoverboard électrique CDTS*
- *Gyroskate Tilimport/Décathlon*
- *Hoverboard 8.5 Crossboard Carrefour*
- *Hoverboard Revoe Carrefour*
- *Hoverboard Newboard Play 6.5 Cibox/Boulangier*

(1) Source : L'Observatoire de la mobilité, octobre 2019.