

	<b>PROJET DE DELIBERATION AU CONSEIL D'ARRONDISSEMENT DU 1<sup>ER</sup> MARS 2023</b>
<b>Objet</b> : vœu sur la régulation des déplacements en trottinettes électriques	

Mesdames, Messieurs,

Le conseil de la vie associative et locale (CVAL) du 7<sup>e</sup> arrondissement regroupe les acteurs locaux qui développent des activités dans le 7<sup>e</sup> arrondissement, quel que soit leur domaine d'activité et quelle que soit leur taille : les représentants des associations locales, les membres des fédérations ou confédérations nationales, les conseils de quartier, le conseil citoyen et les collectifs d'habitants. Il est un espace d'exercice de la démocratie et s'inscrit dans le fonctionnement traditionnel d'un CICA (article L.2511-24 du CGCT) conformément à l'article 23 du règlement intérieur du conseil du 7<sup>e</sup> arrondissement.

Le CVAL peut saisir le conseil d'arrondissement sous forme de question à la maire d'arrondissement, de question au maire de Lyon ou de vœu intéressant l'arrondissement. Le conseil d'arrondissement répond aux questions qui le concernent, débat des questions posées au maire de Lyon et assure leur transmission, et délibère au sujet des vœux proposés par le CVAL.

Lors de sa séance du 23/11/2022, le CVAL a souhaité déposer un vœu sur la régulation des déplacements en trottinettes électriques.

Monsieur Michel Pons, représentant la ligue du Rhône contre la violence routière, a été désigné pour rapporter en séance le vœu suivant :

*Les trottinettes électriques se sont beaucoup développées à Lyon au cours des dernières années, notamment à la location. Nous constatons une méconnaissance de nombreux Lyonnais quant à la réglementation qui s'applique à ce mode de déplacement. Nous formons le vœu que la ville développe la communication et la signalétique pour tous les usagers de cycles, et qu'elle demande aux entreprises qui mettent les trottinettes en location de revoir*

Conseil d'Arrondissement du 1<sup>er</sup> mars 2023, projet de délibération n°

*leur design pour plus de sécurité : engins plus légers, plus maniables et ne pouvant accueillir qu'un seul passager conducteur.*

Je vous propose, Mesdames, Messieurs, de délibérer de la saisine du CVAL et de vous prononcer sur l'adoption ou le rejet de ce vœu par le conseil d'arrondissement.

Lyon, le

La maire du 7<sup>e</sup> arrondissement,  
Fanny DUBOT

Bonjour M.Pons et merci pour votre question. Votre question concerne donc principalement les trottinettes en location libre-service et je vais donc rappeler la politique de la ville de Lyon en la matière et les actions engagées pour sécuriser cette pratique.

La sécurité des usagers qu'ils soient utilisateurs ou non des services de trottinettes est au cœur des préoccupations de la ville de Lyon. Le renouvellement de l'autorisation d'occupation de l'espace public, par appel à projet, permet d'avancer fortement en ce sens. Les deux entreprises sélectionnées en janvier ont présenté des projets où la sécurité est pensée dans le cadre d'un spectre large de mesures allant du modèle de trottinette choisie, aux technologies développées, en passant par les actions de sensibilisation et de formation, et une politique de sanctions renforcée.

Concernant la connaissance de la réglementation, les opérateurs mettent à disposition de leurs utilisateurs des outils numériques dans leur application (ex : quizz, information à l'inscription et rappel régulier des règles de circulation et de stationnement) et sur leur site internet (ex : création de module de formation accessible à leurs utilisateurs avec incitation financière à les suivre). Ils prévoient également l'organisation de sessions régulières de formation dans leurs locaux ou en lien avec des structures partenaires et spécialisées dans la formation au code de la route (l'école des Mobilités Carl par exemple).

Les opérateurs se sont également engagés à réaliser une campagne annuelle d'information grand public sur les règles du code de la route (soit 4 pour l'ensemble de la période d'autorisation).

Ensuite, des technologies vont être testées pour améliorer le respect du code de la route (par exemple la détection du transport de passager, 2 personnes sur une même trottinette, ou conduite sur le trottoir). En cas d'infraction constatée, la trottinette s'arrêtera. Les opérateurs ont également défini une politique de sanctions par typologie d'infractions et selon leur réitération (ex : stationnement gênant, circulation sur trottoir, transport de passager) : avertissement et rappel de la réglementation, pénalité financière, exclusion du service.

Au sujet des modèles de trottinette, le choix d'un modèle plus robuste participe d'une meilleure sécurité des utilisateurs, avec une trottinette moins sensible aux imperfections de la voirie (ex : trous dans la chaussée) et une meilleure stabilité. Ces éléments ont été récemment confirmés par l'Académie Nationale de Médecine dans son rapport Accidentologie des trottinettes électriques (29/11/2022) qui recommande des tailles de roues et de plateforme adéquates pour une pratique sécurisante. Ces modèles de trottinettes sont aussi dotés de double système de freinage pour assurer la réactivité de l'engin en cas de besoin.

Pour finir, la Ville poursuivra ses actions de régulation avec l'extension du stationnement obligatoire des trottinettes. C'est le cas dans le quasi intégralité du 7<sup>e</sup> arrondissement depuis un an déjà, au nord avec la création d'une cinquantaine d'aires de stationnement dédiée et coté Gerland par la mutualisation avec les arceaux vélo. Un utilisateur ne peut plus terminer sa course ailleurs que sur ces zones, et nous voyons des trottoirs nettement plus dégagés depuis cette mise en œuvre. Il en va de la sécurité et du confort des piétons, et notamment des personnes à mobilité réduite, malvoyantes, des personnes âgées ou des familles, des publics qui étaient particulièrement pénalisés par le stationnement anarchique que nous avons connu il y a quelques années.

On peut noter aussi les restrictions de circulation demandées par la ville de Lyon, avec l'interdiction de circulation ou la limitation de la vitesse, sur la base de la réglementation locale. Par exemple, sur les berges de Saône où la circulation est interdite aux vélos et trottinettes, les trottinettes en libre-service ne peuvent pas circuler (la trottinette s'arrête lorsque le signal GPS est détecté dans la zone). Dans les

aires piétonnes, la vitesse est automatiquement réduite. Il convient également de souligner qu'à Lyon les trottinettes en libre-service sont bridées à 20km/h depuis 2020, bien que le code de la route autorise 25km/h.

Ces dispositions font de la trottinette en libre-service un des modes les plus fortement régulés sur l'espace public, et participent d'une meilleure cohabitation des différents usagers de celui-ci, et la ville de Lyon poursuit activement son travail dans ce sens.

Enfin, un dernier mot sur les trottinettes électriques personnelles, dont les ventes et l'usage sont aussi en forte augmentation. Nous devons là aussi rappeler la nécessité de respecter le code de la route et en particulier l'interdiction de circuler sur les trottoirs et le respect des piétons, mais aussi la réglementation qui interdit de circuler sur la voie publique avec une trottinette électrique débridée qui dépasse les 25 km/h. Il y a là un travail à poursuivre au niveau de l'état tant certains vendeurs, en particulier sur internet continuent à vendre des engins non homologués, mais aussi par les forces de police pour faire respecter cette interdiction.

Mr Vincent Monot

Adjoint en charge de la Voirie à la Mairie du 7<sup>e</sup>