



Réponse de la Municipalité à l'interpellation de M. Joël Teuscher déposée le 21 mai 2019

« La Municipalité est-elle prête à l'arrivée des e-trottinettes et aux enjeux du free-floating »

Lausanne, le 7 novembre 2019

Rappel de l'interpellation

« Ces dernières années ont vu l'émancipation de toute une gamme de services de mobilité à la carte, notamment à l'aide d'applications mobiles et de bornes urbaines. Voitures, vélos, vélos électriques, vélos cargos et plus récemment e-trottinettes sont apparus dans l'espace public avec plus ou moins de succès selon les villes et les situations. Le rapide développement de ces dernières a été encouragé par les modèles de business de prédateur propres aux startups, permettant des prix alléchants sans rentabilité réelle et donc compétitifs pour des petits trajets urbains.

La dernière tendance, qui est la norme pour les e-trottinettes notamment, est le déploiement en free-floating. Ce mode de faire implique une occupation non délimitée du domaine public qui peut donner, ou non, lieu à une redevance au bénéfice de la collectivité. La régulation de ce type d'activité peut en effet devenir un enjeu sérieux, notamment dans une ville à l'espace restreint comme Lausanne et pour laquelle une aide électrique permet aisément d'aborder la déclivité de certaines rues. On assiste alors rapidement à une invasion de l'espace public, tant par des véhicules en mouvement que garés, sinon abandonnés.

Contrairement au vélo électrique qui est un vélo à assistance électrique, l'e-trottinette est directement propulsée par un moteur, sans apport d'énergie de l'utilisateur. De grande vitesses sont alors rapidement atteintes et ne sont pas forcément compatibles avec les autres usagers, du piéton au transport public, en passant par la voiture individuelle. Arrivent alors les accidents qui sont un danger tant pour l'utilisateur que pour les piétons, notamment les plus vulnérables. À Paris par exemple, on a observé 25% d'accidents en plus sur les trottoirs en 2017 alors qu'à Madrid, la Mairie n'a pas autorisé le déploiement de ce service. À Zurich, deux opérateurs se partagent déjà le terrain, sans bornes fixes. Ces entreprises payeront dès mai 2019 une taxe afin d'éviter une surcharge de l'espace public. Ce sont alors plus de 500 e-trottinettes qui peuvent rouler jusqu'à 20 km/h, conduites par des utilisateurs de tous les âges, qui sont disponibles avec a priori les mêmes droits et devoirs qu'un vélo.

De plus, les problèmes générés par le vandalisme ou les abandons de matériels peuvent s'ajouter aux autres difficultés mentionnées, tout comme la durée de vie apparemment faible de ces véhicules qui va à l'encontre d'une politique de développement durable ».

Préambule

La Municipalité est consciente des enjeux liés à l'engouement pour la trottinette électrique comme moyen de déplacement. Bien qu'inventée et développée il y a 100 ans, cet engin motorisé n'a connu un véritable essor que durant cette dernière décennie. Pour ses propriétaires, il présente notamment l'avantage d'être peu encombrant et facile à prendre avec soi gratuitement dans les transports publics tout en facilitant les déplacements sur de courtes distances. Par sa nature d'outil léger de déplacement,



la trottinette électrique constitue une alternative à la marche à pieds et au vélo et peut également faire office de complément et/ou de substitut aux transports publics, d'où son succès.

La législation fédérale en vigueur assimile les trottinettes électriques à des cyclomoteurs légers (art. 18, let. b de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)) ; elles sont par conséquent soumises aux mêmes règles que le vélo électrique lent. Comme elles sont dépourvues d'assistance au pédalage, leur vitesse est limitée à 20 km/h et le port du casque n'est pas obligatoire, mais conseillé. L'âge minimum de l'utilisateur est fixé à 14 ans, pour les détenteurs de permis de catégorie M, et à 16 ans sans permis. Ainsi, une trottinette électrique doit respecter les mêmes règles que les cycles : son usage n'est donc pas autorisé sur les trottoirs. Son usager doit utiliser les pistes cyclables disponibles et ne peut emprunter les zones piétonnes qu'exceptionnellement, lorsqu'elles sont expressément autorisées aux vélos.

A contrario, les trottinettes classiques, sans assistance, peuvent rouler sur les trottoirs et accéder aux zones piétonnes tout en prenant égard aux piétons. Ces réglementations fondamentalement différentes sont souvent méconnues des différents usagers de l'espace public et routier, ce qui peut générer des tensions et être source de conflits : les piétons se sentent mis en danger par ces engins silencieux et circulant à une certaine vitesse sur les trottoirs alors que les automobilistes et les cyclistes estiment que les trottinettes électriques n'ont pas leur place sur la route. L'essor des offres de trottinettes en libre-service contribue à exacerber ces conflits, les usagers occasionnels étant généralement peu familiers de ces réglementations et peu à l'aise dans la circulation routière.

Les services de trottinettes en libre-service (ou free-floating) amènent de plus un risque important d'encombrement de l'espace public, que ce soit parce qu'elles sont souvent abandonnées dans des localisations problématiques (au milieu d'un trottoir ou de pistes cyclables, devant les entrées d'immeubles, dans des parcs et autres espaces végétalisés) ou qu'elles s'accumulent à proximité des gares ou des stations de transports publics ; elles sont de plus la cible d'actes de vandalisme (trottinettes détruites ou jetées dans les lacs et rivières). Une étude menée dans la ville de Louisville (USA) a montré que la durée de vie moyenne d'une trottinette en libre service est d'environ 28 jours¹. À cela s'ajoutent des questionnements relatifs à la rémunération des personnes qui récupèrent les trottinettes durant la nuit, la majorité des entreprises se limitant à les rémunérer en fonction du nombre de pièces rapportées par nuit ce qui engendre une véritable "chasse à la trottinette", avec des fourgonnettes qui sillonnent les villes et génèrent du trafic nocturne supplémentaire.

Toutefois, il est à relever que la mise en place de conditions-cadre régissant ce type de services, comme à Bâle et à Zurich, a permis d'atténuer ces différents problèmes : fixation du nombre maximal de trottinettes par opérateur, envoi de rappels des règles de circulation et de stationnement via les applications dédiées, exigence d'envoyer à l'entreprise une photo du lieu où l'engin a été abandonné. Ces différentes formes de réglementation ou de sensibilisation semblent porter leur fruit, et être suivie d'une diminution des nuisances liées à l'usage inadéquat de l'espace public. Néanmoins, les retours sur expérience sont encore à un stade embryonnaire et il est prématuré de se prononcer.

La Municipalité a décidé, en l'état, de ne pas entrer en matière sur toute demande d'autorisation relative au déploiement de trottinettes électriques en libre-service. Elle ne ferme toutefois pas définitivement la porte à ces nouvelles formes de mobilité, mais souhaite tout d'abord observer l'évolution de la situation ainsi que les solutions apportées, notamment dans le cadre de l'utilisation du domaine public afin d'obtenir des garanties minimales sur les différents points présentés ci-dessus.

¹ <https://qz.com/1561654/how-long-does-a-scooter-last-less-than-a-month-louisville-data-suggests/>



Réponse aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

Question 1 : Quelle est la place de la e-trottinette dans l'espace public?

Comme présenté en préambule, la trottinette électrique est assimilée à un vélo électrique lent et doit obligatoirement emprunter les routes et les pistes cyclables ; elle n'a donc pas le droit de circuler sur les trottoirs et n'est pas autorisée dans les zones piétonnes, sauf si une exception pour vélos y est expressément signalée.

Question 2 : Les e-trottinettes sont-elles tolérées sur les trottoirs de Lausanne ?

Comme présenté en préambule et conformément à la loi sur la circulation routière (LCR) et à l'OETV, les trottinettes électriques ne sont pas autorisées à circuler sur les trottoirs. Le Corps de police est sensible au comportement de tous les usagers se déplaçant dans les rues de notre ville et dénonce les infractions constatées, dans un souci d'opportunité et de proportionnalité. En effet, en certaines circonstances, l'interpellation d'un utilisateur de trottinette électrique sur le trottoir peut se révéler complexe, voire difficile sans avoir recours à des moyens d'intervention susceptibles de mettre en danger les autres usagers.

Question 3 : La Municipalité a-t-elle déjà été approchée pour un projet de déploiement de e-trottinettes à Lausanne ? Si oui, quelle est sa position ?

Jusqu'à présent neuf entreprises ont pris contact avec la Ville. Certaines sont des start-up à un stade embryonnaire, qui demandaient des renseignements sur les conditions pour obtenir une autorisation, d'autres sont des entreprises déjà bien implantées dans d'autres villes de Suisse et d'Europe. La Municipalité a décidé de ne pas entrer en matière pour l'instant.

Question 4 : La Municipalité est-elle prête à l'arrivée de tels opérateurs de e-trottinettes sur le territoire communal, notamment par le biais de règlements adéquats ?

La Ville reste attentive aux retours d'expérience des autres collectivités publiques, notamment en matière de réglementation. Le cas échéant, la Municipalité se réserve le droit d'édicter des conditions-cadre, comme cela avait été fait lors de l'éventuelle implantation de O-Bike qui proposait des vélos en libre service sans stations fixe, entreprise qui a entretemps disparu du marché européen.

Question 5 : La Municipalité a-t-elle les outils nécessaires pour se prémunir d'un développement irraisonné de e-trottinettes ou autres véhicules en free-floating?

De manière générale, la Municipalité est en droit d'édicter les dispositions réglementaires nécessaires pour assurer le contrôle des activités commerciales et éviter que ces dernières ne portent atteinte à l'ordre, à la tranquillité, à la santé, à la moralité et à la sécurité publique (art. 110 du règlement général de police (RPG)). Rappelons également que toute personne qui se propose d'exploiter un commerce permanent dans la commune doit l'annoncer préalablement à la direction concernée (art. 112).

De plus, le RGP prévoit que tout usage du domaine public ou assimilé (domaine privé communal affecté à l'usage commun) doit faire l'objet d'une demande d'autorisation préalable, que l'activité commerciale soit permanente ou temporaire (art. 81 et 82).

Ainsi, la Municipalité dispose des compétences nécessaires pour autoriser ou refuser toute sorte de service de location de véhicules en libre-service sur le territoire de la ville de Lausanne.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de M. Joël Teuscher.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne, le 7 novembre 2019.

Au nom de la Municipalité

Le syndic
Grégoire Junod

G. Junod



Le secrétaire
Simon Affolter

S. Affolter