



Interpellation de M. SAX : Interdiction de l'usage des trottinettes électriques sur le territoire ucclois.

M. Sax évoque avec tristesse et le cœur lourd un tragique accident survenu sur le territoire communal le 1^{er} février dernier : un jeune papa a perdu la vie après une chute en trottinette, consécutive à une collision avec un taxi. C'était un « papa poule », très attaché à son enfant unique, sa petite fille de neuf ans.

Aujourd'hui, c'est un silence qui s'est installé, une famille qui s'est brisée, une petite fille qui attend le retour de son papa alors qu'il ne la prendra plus jamais dans ses bras.

M. Sax ne veut pas que cette mort se perde dans l'oubli, ni qu'elle se résume à quelques lignes ou à une statistique de plus dans les registres de la police.

2025 est considérée comme une année noire pour la sécurité routière à Bruxelles, vu l'explosion des accidents de trottinettes et de vélos.

À l'échelle nationale, les accidents de trottinettes ont augmenté de 62 % au premier trimestre 2025 par rapport au premier trimestre 2024.

De plus, 60 % des blessés graves hospitalisés souffriraient de traumatismes crâniens.

Et vu que ces statistiques reposent sur des données policières, le nombre réel d'accidents est probablement supérieur.

M. Sax veut que cette douleur ait un sens, que ce drame oblige à regarder la réalité en face et à agir, car il faut absolument garantir le droit de rentrer vivant chez soi, le droit des piétons à marcher sans slalomer entre des obstacles, le droit des enfants, des personnes âgées, des personnes à mobilité réduite à circuler sans crainte et le droit de chaque citoyen à un espace public, lisible, sûr, respecté.

M. Sax n'a aucunement l'intention de se lancer dans des accusations ou des polémiques. Il veut surtout éviter qu'une autre famille vive le même cauchemar, parce qu'après un tel drame, il y a deux options : se taire et subir ou transformer la peine en décision.

Selon M. Sax, il faut prendre des décisions fortes, immédiatement opérantes, autour de 3 axes :

- un espace public praticable ;
- des règles strictes de stationnement ;
- le refus d'obstacles dus à la présence d'engins couchés sur les trottoirs.

Les trottoirs ne sont pas des zones de dépôt. Les opérateurs ont une responsabilité réelle : si un engin est mal rangé, l'opérateur doit intervenir rapidement et s'il ne le fait pas, la commune doit pouvoir enlever le véhicule et adresser la facture à cet opérateur. Des sanctions dissuasives doivent être infligées à ceux qui laissent perdurer des situations dangereuses.

L'usage des trottinettes sur le territoire ucclois représente un risque disproportionné au regard de ce qu'il apporte.

Ce risque est multiple :

- risque pour l'utilisateur, souvent sans protection, sans casque, sans lumière, souvent vulnérable ;
- risque pour les piétons, qui n'ont rien demandé et se retrouvent à partager trottoirs et traversées avec des engins rapides pilotés bien souvent par des ados ignorant les règles du permis de conduire ;
- risque de conflits permanents dans l'espace public ;
- risque d'un sentiment d'impunité, quand l'engin devient un « passe-droit » par rapport à la règle et au bon sens.

M. Sax ne prétend pas que chaque utilisateur est irresponsable. C'est le système, tel qu'il existe aujourd'hui, qui ne garantit pas la sécurité. Et quand un système ne garantit pas la sécurité, il faut avoir le courage d'y mettre un terme.

M. Sax plaide donc en faveur de l'interdiction de l'usage des trottinettes électriques sur le territoire communal, comme l'ont déjà fait 17 communes bruxelloises pour le quad, et ce tant que la législation n'oblige pas les usagers à posséder un permis de conduire ou à être identifiés par une plaque minéralogique comme c'est le cas pour les voitures.

Savoir que c'est dangereux et ne rien faire revient à accepter l'idée qu'il y aura d'autres drames, d'autres blessés graves, d'autres vies brisées. Et cela, c'est inacceptable, moralement, politiquement, humainement.

Si la mort de ce père de famille peut contribuer, même modestement, à sauver une vie, à éviter un handicap à vie, à protéger un enfant, alors sa mémoire ne sera pas une page tournée trop vite. Elle rappellera de façon exigeante que nous n'avons pas le droit de nous habituer à l'inacceptable.

Le Conseil est-il prêt à prendre une décision vraie et forte pour que ce drame ne soit pas vain ?

M. Meeus, au nom du groupe Les Engagés, s'associe à l'hommage rendu par M. Sax et adresse ses condoléances à la famille de la victime.

La commune interdit déjà la circulation de ces engins en flotte libre sur certaines voiries communales alors que leur usage reste autorisé sur les voiries régionales.

Vu les controverses suscitées par les trottinettes, le groupe Les Engagés est partisan d'une concertation avec la Région, les autres communes et les acteurs de la sécurité routière plutôt que d'une interdiction totale ou isolée.

Cette concertation devrait porter sur le port du casque, la limitation de vitesse et l'harmonisation des règles au regard de l'ordonnance régionale qui était naguère en préparation.

M. Meeus souligne aussi que le dossier des trottinettes doit être abordé en lien avec la lutte contre la délinquance, étant donné que des dealers et des délinquants figurent parmi les usagers problématiques des trottinettes.

Mme Duvieusart adresse ses condoléances à la famille de la victime au nom du groupe Ecolo.

Cependant, les écologistes ne sont pas partisans d'une interdiction totale des trottinettes électriques à Uccle. Les trottinettes électriques partagées sont déjà prohibées sur les voiries communales et ne sont donc tolérées que sur les voiries régionales. Le drame survenu relève d'un malheureux accident avec une trottinette privée. En réalité, ces moyens de locomotion s'avèrent très intéressants s'ils sont utilisés à bon escient.

Selon Mme Duvieusart, il faut surtout améliorer les infrastructures dédiées à la mobilité douce, aménager des itinéraires cyclables confortables et cohérents et rappeler certaines règles élémentaires de sécurité telles que le port du casque, l'interdiction de se retrouver à plusieurs sur une trottinette ou le devoir de visibilité via des lampes, un gilet fluorescent ou des vêtements clairs.

Mme Duvieusart insiste aussi sur l'importance de la communication dans les écoles ainsi que sur la pertinence des formations organisées à Uccle par l'association Avello.

M. Toussaint, après avoir exprimé sa compassion pour la famille du défunt, remarque que les comportements problématiques sont loin d'être négligeables puisque seulement 20 % des trottinettistes se donnent la peine de porter un casque.

M. Toussaint n'est toutefois pas favorable à une interdiction complète des trottinettes, qui pénaliserait les honnêtes usagers de ce mode de locomotion, désormais familier du paysage urbain.

De plus, il y aurait lieu de distinguer les trottinettes privées de celles qui relèvent du free floating, l'interdiction éventuelle de ces dernières relevant davantage des compétences régionales.

M. Toussaint est donc plutôt partisan d'une régulation, d'un encadrement via des sanctions effectives en cas d'infraction, le développement d'une politique de prévention et l'aménagement de l'espace public en vue d'une meilleure cohabitation des différents modes de transport.

Par ailleurs, les progrès technologiques permettront d'intégrer des systèmes de sécurité « intelligents » aux nouvelles trottinettes partagées, et certains exemples étrangers mériteraient d'être suivis : à Tel-Aviv, le port du casque est obligatoire sous peine de lourdes amendes et les opérateurs doivent fournir des casques munis de réflecteurs avec leurs engins partagés.

M. Cools exprime toute sa compassion pour les proches du défunt.

Il estime qu'il faut faire preuve de prudence avant d'édicter des interdictions. Une interdiction des trottinettes limitée à la seule commune d'Uccle n'aurait d'ailleurs pas de sens.

Il est cependant nécessaire de prendre des mesures sur le plan réglementaire, notamment pour ce qui concerne l'obligation du port du casque. Vu que cette matière relève du code de la route, M. Cools invite le Collège à effectuer une démarche en faveur de l'obligation du port du casque auprès de l'Etat fédéral ou de la Région selon le cas. Il serait opportun que Mme la Bourgmestre f.f. promeuve une position unanime en ce domaine de la part de la Conférence des Bourgmestres lors d'une prochaine réunion de cette instance.

Mme la Bourgmestre f.f. rappelle que lors de son exercice de la fonction mayorale, M. Dilliès avait développé une politique très stricte en matière de trottinettes car il était bien conscient du danger potentiel d'un usage inconsidéré de ce mode de transport. Cela s'était traduit par l'absence de la moindre drop zone sur les voiries communales ainsi que par une certaine rigueur à l'égard des opérateurs de trottinettes en free floating, qui pouvaient se voir infliger des enlèvements d'engins.

Ces mesures locales se sont avérées fructueuses puisqu'il y a moins de trottinettes à Uccle que dans d'autres communes.

La commune d'Uccle ne peut édicter seule une règle interdisant l'usage des trottinettes car cette matière relève effectivement du code de la route.

Une interdiction générale serait sans doute disproportionnée. Néanmoins, des mesures ciblées sont tout à fait possibles : la Conférence des Bourgmestres a notamment interdit l'usage des trottinettes la nuit du Nouvel An, et les trottinettes ne seront plus autorisées à circuler sur le piétonnier du centre de Bruxelles.

Le Collège serait amené à prendre des mesures de cet ordre si une voirie ou un tronçon de voirie ucclois se révélait particulièrement accidentogène.

M. Crucke, Ministre fédéral de la Sécurité routière, a évoqué l'instauration d'une obligation de port du casque pour les trottinettes qui dépassent la vitesse de 20 km/h, ce qui a priori ne concernerait pas les trottinettes en free floating, dont la vitesse se situe en dessous de ce seuil.

Mme la Bourgmestre f.f. signale que cette thématique est abordée presque à chaque réunion de la Conférence des Bourgmestres.

Mais ce problème est d'une complexité telle qu'il requiert une action par strates successives. C'est la raison pour laquelle on a d'abord interdit la présence de plusieurs usagers sur une même trottinette, puis réservé l'usage de ces engins à des personnes de plus de 16 ans...

De surcroît, les agents de police ont été formés de manière à appréhender le problème des trottinettes.

M. Dilliès signale que l'octroi des licences incombe à la Région. Cela signifie donc qu'il n'y aura plus de trottinette partagée si la Région n'octroie plus les licences.

Selon M. Dilliès, cette option peut être la voie à suivre car même si les opérations d'éducation, de sensibilisation et les aménagements de voirie sont importants, ils ne suffiront pas à endiguer le fléau que constituent les accidents provoqués par ces engins. Des métropoles comme Paris et Amsterdam n'ont pas hésité à bannir l'usage des trottinettes sur leur territoire.

M. Dilliès constate par ailleurs que les comportements ne sont pas les mêmes selon que l'on a affaire à des vélos ou à des trottinettes ou selon que l'on a affaire à des trottinettes de particuliers ou à des trottinettes partagées.

M. Dilliès s'associe aux condoléances exprimées envers les proches de M. Sax.