

Trottinettes : derrière les accidents, le casse-tête de la régulation

Par Le Figaro

Publié il y a 3 heures,

Mis à jour à l'instant

▶ Écouter cet article ⓘ

00:00/06:13 🔊



La Sécurité routière a rapporté 22 morts et 6000 blessés pour l'année 2021 à cause de la trottinette électrique.
Gautierbzh / stock.adobe.com

FOCUS - La mort d'un enfant ukrainien percuté à Nice relance la polémique autour du deux-roues à la vitesse parfois incontrôlée.

Avec une capacité de 25 km/h équivalente à un cheval au galop, la trottinette électrique en France n'en est pas à sa première victime. La mort d'un petit Ukrainien de 5 ans percuté le 29 juin à Nice s'inscrit dans une triste série. Selon la Sécurité routière, pas moins de 22 personnes sont décédées, et 6000 autres blessées en 2021 pour usage de l'engin à deux roues. En septembre dernier, encore, un jeune

homme de 23 ans décédait après avoir chuté sur la tête - il n'était pas casqué - en Charente-Maritime. Pourquoi ce type d'accidents se multiplie-t-il ? Les usagers sont-ils en tort ou faut-il blâmer une réglementation trop légère ?

Quelles sont les règles en vigueur pour les trottinettes ?

Jusqu'en 2019, les trottinettes électriques, en plein essor dans les grandes villes, circulaient en toute liberté. Face à la recrudescence des accidents et aux plaintes des usagers de la route, un décret d'octobre 2019 inscrit finalement ces deux-roues dans le Code de la route. Elles deviennent une catégorie de véhicules à part entière et, dès lors, doivent répondre à des règles spécifiques.

- en agglomération, obligation d'emprunter les pistes cyclables, et, s'il n'y en a pas, la chaussée. Le trottoir est interdit (sauf autorisation spécifique du maire)
- immatriculation obligatoire pour les trottinettes aux capacités dépassant les 25km/h
- l'utilisateur doit être âgé de 14 ans ou plus, et détenir un permis AM (ancien Brevet de Sécurité Routière, généralement passé au collège)
- le casque est facultatif en agglomération, obligatoire en-dehors.

Plusieurs décrets complémentaires à l'été 2020 imposent des normes techniques telles que l'avertisseur sonore, un phare avant et l'autre arrière, des catadioptres (systèmes rétro réfléchissants). Enfin, l'engin doit disposer d'un dispositif de freinage efficace aux caractéristiques fixées au niveau ministériel.

Pourquoi leur mise en œuvre est-elle complexe ?

Pour les juristes interrogés par *Le Figaro*, le décret de 2019, bien que complet, reste trop méconnu des usagers. «*N'importe qui peut aller dans un supermarché, acheter une trottinette sans savoir qu'elle est désormais soumise aux mêmes règles d'assurance qu'un scooter*», fait remarquer Thomas Certin, avocat au Barreau de Paris spécialiste en dommages corporels.

En parallèle, les contrôles sont complexes. Les trottinettes sont trop légères pour être captées par des radars. Comment, pour un policier municipal, connaître l'exact kilométrage et sanctionner en conséquence ? Sans compter que la limite de vitesse est aisée à débrider, pour un usager non satisfait de s'en tenir aux 25 km/h. «*Sur n'importe quel forum en ligne, vous trouvez le tutoriel pour déprogrammer le*

régulateur automatique», commente Thomas Certin. Sans compter les trottinettes fabriquées et commercialisées avant 2019, qui pouvaient pousser jusque 30 voire 40 km/h, et toujours en circulation.

Y a-t-il des failles juridiques ?

Invité sur RMC ce vendredi, l'avocat Gilles Fouriscot déplore un *«vide juridique»* autour de la trottinette électrique, notamment autour des licences de freinage. En effet, une enquête d'Autoplus sur les trottinettes en libre-service en 2019 révélait que leur temps de freinage était jusqu'à sept fois plus long que celui d'un véhicule. *«Une voiture qui roule à 20km/h s'arrête en 1,80 mètre. Une trottinette, à la même vitesse, mettra entre 8 et 15 mètres*, explique au *Figaro* maître Fouriscot. *Sa potentialité létale est donc beaucoup plus importante que les autres véhicules qui passent aux Mines* (contrôle technique obligatoire à tout véhicule avant sa mise en circulation par les constructeurs, NDLR). *Mais les containers qui viennent de Chine et d'Asie du sud ne subissent aucun contrôle»*.

Idem pour les protections, casque et gants. *«Les fabricants et les sociétés gérant les free-floating font du lobbying pour s'en affranchir, car cela engendrerait une logistique énorme pour eux»*, explique l'avocat, membre du cabinet Jehanne Collard et Associés spécialisé en droits des victimes.

À VOIR AUSSI - Vélos et trottinettes: sont-ils dangereux ?

Pourquoi y a-t-il des trottinettes à Nice malgré l'opposition du maire ?

Exprimant son *«immense émotion»* à la nouvelle du décès du jeune réfugié ukrainien, le maire de Nice, Christian Estrosi, a rappelé son opposition à l'utilisation des trottinettes en libre-service. *«Contrairement aux autres grandes villes je m('y) suis toujours opposé»*, a-t-il déclaré sur Twitter, affirmant avoir mesuré *«les dangers et problèmes que pouvait soulever ce type de pratique»*.

Mais si l'autorisation du free-floating revient à la collectivité, l'usage personnel n'est pas contrôlé. Preuve en est cette annonce d'une boutique de location du centre-ville niçois. *«Vous êtes à la recherche d'une trottinette électrique en libre-service ? La Ville de Nice (n'en) veut pas (...). Dès lors, cela reste possible à deux pas de la promenade des Anglais, au 2 rue Halévy»*, est-il indiqué sur le site internet.

Quelles sont les pistes envisagées pour un meilleur contrôle ?

En marge du Conseil municipal de Nice ce jeudi, Christian Estrosi a évoqué plusieurs pistes pour mieux contrôler les trottinettes. En premier lieu, le maire a appelé l'État à *«aller plus loin»* dans la réglementation, en *«créant une loi qui oblige à l'immatriculation»*. *«Le législateur doit nous donner les moyens de sanctionner»*, a-t-il déclaré sur Twitter. De son côté, la mairie de Nice envisage d'installer des feux de circulation sur piste cyclable, ou un nouvel arrêté municipal sur les espaces piétons, tout en continuant de *«mener des opérations de contrôle de la police municipale de Nice»*.

Pour Maître Certin, un plus grand contrôle devrait s'opérer au niveau de la vente : *«Si vous voulez acheter une trottinette, vous ne devriez pas sortir du magasin sans une attestation d'assurance ainsi qu'un document certifiant que vous êtes au courant des règles»*, estime l'avocat.

«Ce type d'engins sans cesse en évolution engendre forcément une législation tâtonnante», explique Jean-Baptiste Le Dall, auteur d'*Engins de déplacement personnel motorisé, la réglementation en pratique* (Argus de l'assurance, 2020). Par exemple, le dispositif de freinage, d'abord prévu avec des freins à disque sur le modèle de l'hoverboard, s'est révélé brutal donc trop risqué pour l'utilisateur, et a finalement été remplacé par des *«exigences de décélération»*. De même que la longueur, réduite un temps pour empêcher son usage par deux personnes à la fois, puis rétablie en 2022 pour une meilleure stabilité du conducteur. *«D'où la nécessité d'un dialogue entre législateur et usagers, précise le spécialiste. La difficulté pour le législateur est de ne pas arriver trop tôt en tuant l'usage dans l'œuf, ni trop tard, après les accidents»*.

À VOIR AUSSI - Les trottinettes limitées à 10km/h *«sur l'ensemble du territoire parisien»*, annonce la mairie de Paris