



LE TÉMOIN

Hadrien Muller est avocat spécialiste du droit des dommages corporels. Il défend les toujours plus nombreuses victimes des trottinettes, qu'il s'agisse de personnes renversées par des trottinettes ou des personnes à trottinettes victimes de la circulation. « C'est une question beaucoup plus complexe qu'elle n'en a l'air, explique l'homme de droit. Parce que pour l'heure, les trottinettes n'ont pas de statut défini, il y a un vrai vide juridique. S'agit-il de véhicules terrestres motorisés, à l'image des cyclomoteurs et voitures, et donc à qui l'on applique le code de la route et la loi Badinter de 1985, avec toutes les notions de responsabilités dans l'accident, ou bien les trottinettes doivent-elles être traitées comme les piétons et les vélos ? ». Voilà de quoi agiter les législateurs. Car jusqu'à présent, il n'y a eu que très peu de décisions de justice sur ce sujet, bien qu'un juge du tribunal d'Aix-en-Provence ait statué que les trottinettes devaient être considérées comme des piétons, avec le régime d'indemnisation et de responsabilité correspondant. « Dans ce cas de figure, face à d'autres véhicules, les trottinettes ne seront jamais en tort, sauf comportement vraiment irresponsable, et encore. Et si c'est la personne en trottinette qui cause l'accident - sur un piéton admettons - alors c'est sa responsabilité civile qui devrait indemniser les dommages causés, poursuit-il. Mais dans les faits, c'est le fonds de garantie - le fonds étatique qui indemnise les victimes de conducteurs en défaut d'assurance - qui jusqu'à maintenant a accepté d'indemniser les victimes ».



UNE ASSOCIATION POUR VENIR EN AIDE AUX VICTIMES

Apacavi, un nom étrange, acronyme d'Association philanthropique d'action contre l'anarchie urbaine vecteur d'incivilité. Son but, venir en aide aux victimes d'accidents de trottinettes électriques ou autres engins de déplacement motorisés, énonce son site internet. Nadejda Loujine est un des membres fondateurs de cette jeune structure et estime « qu'il s'agit d'un devoir citoyen d'alerter sur ces dangers. Il y a des gens qui n'en peuvent plus, qui ne se sentent plus piétons », explique-t-elle. Si elle assure qu'il ne s'agit pas d'en finir avec les trottinettes et les autres engins assimilés, elle en a gros. « On veut bien l'entendre comme un nouveau moyen de transport, mais que l'on ne nous le vende pas comme quelque chose d'écolo et de cool. Ce n'est absolument pas le cas car leur batterie au lithium, polluante à fabriquer, on ne sait pas les recycler », poursuit-elle.

Alors, l'association qui oriente les victimes vers des avocats spécialisés, pose de nombreuses propositions sur la table. Mi-août, elle a même été reçue au ministère des Transports. Parmi ces propositions, sanctuariser les trottoirs, interdire les écouteurs, contraindre à l'immatriculation et à une formation adéquate, limiter la vitesse et les assujettir au code de la route ou encore rendre le casque obligatoire. Une dernière proposition qui a, à ses yeux, « a



Selon les modèles, les prix vont de 100 € à plus de 1 000 €. Remi Wafflard

peu de chance d'aboutir », tant cela casserait l'image cool de la trottinette.

« Il y a beaucoup d'argent en jeu et de gros lobbies, c'est difficile », admet-elle. En attendant, l'association tente de faire inclure un amendement dans la loi d'orientation des mobilités, actuellement en lecture à l'Assemblée nationale. Et pour donner plus d'ampleur à leur combat, ils envisagent une action en justice contre la mairie de Paris.

TROTTINETTES : VERS UNE LÉGISLATION

Bientôt de nouvelles règles de sécurité : préparez-vous !

À la rentrée 2019, vous devrez respecter de nouvelles règles pour conduire une trottinette électrique (ou tout autre engin de déplacement personnel motorisé)



> Soyez Prudent !
Pensez à votre sécurité mais aussi à celle des autres.

Séparez-vous de vos casques audio et écouteurs

Votre engin doit être équipé
- d'un avertisseur sonore
- de freins
- de dispositifs rétro-réfléchissants

> Ne transportez pas votre passager !
Votre engin est destiné à usage exclusivement personnel !

> Le stationnement sur un trottoir n'est possible que s'il ne gêne pas la circulation des piétons.

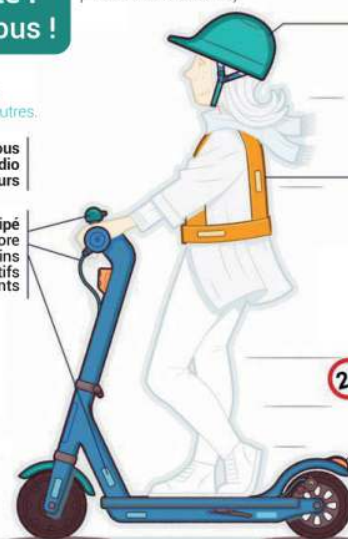
Il est préférable de porter un casque.

Portez un vêtement ou un équipement rétro-réfléchissant. C'est valable la nuit ou en journée lorsque la visibilité est insuffisante même en agglomération.

> Les enfants de moins de 12 ans n'ont pas le droit de conduire ces engins.

20 Votre engin ne doit pas dépasser les 20 km/h.

Votre engin doit être équipé :
- de feux avant et arrière.



LORSQUE VOUS ÊTES SUR LA ROUTE...

Vous n'avez pas le droit de circuler sur les trottoirs ! Ou bien conduisez-le à la main et sans utiliser le moteur.

En agglomération, vous devez emprunter les pistes et bandes cyclables, lorsqu'il y en a. Sinon, vous pouvez circuler sur les routes limitées à 50 km/h seulement.

En dehors des villes, vous ne devez pas circuler sur la chaussée, vous ne pouvez emprunter que les voies vertes et les pistes cyclables.

QUELLES SONT LES SANCTIONS PRÉVUES ?

Si vous ne respectez pas les règles de circulation : **35 € d'amende** (2^e classe)

Si vous circulez sur un trottoir sans y être autorisé : **135 € d'amende** (4^e classe)

Si vous roulez avec un engin dont la vitesse maximale n'est pas limitée à 20 km/h : **1500 € d'amende** (5^e classe)

LES AUTRES POINTS



Une étude sur les usages...

Publiée en juin 2019 par le bureau de recherche 6T avec le soutien de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) sur les flottes en libre-service, l'étude est

riche d'enseignements et peut être en partie appliquée aux véhicules personnels. Nous y apprenons notamment que parmi les principales motivations, c'est-à-dire celles citées le plus fréquemment, arrive en tête dans 69 % des cas le côté agréable et amusant de ce mode de transport, vient juste après (68 %) les gains de temps réalisés et plus loin derrière (22 %) la possibilité de faire des trajets porte-à-porte. Au rayon des inconvénients sont cités le prix (57 %), le sentiment d'insécurité (51 %) et l'exposition aux intempéries (48 %).

... et les conséquences d'une éventuelle réglementation

Mais cette étude est également très intéressante car elle explore les perspectives d'une éventuelle législation et les conséquences sur les usages. Ainsi, l'obligation du port du casque entraînerait une diminution de la fréquence d'usage pour 71 % des personnes interrogées. L'obligation de stationner sur des emplacements dédiés serait trop contraignante pour 63 % des usagers, de même que la limitation à 15 km/h pour 58 % d'entre eux, l'interdiction de circuler sur les trottoirs mènerait à une diminution de la fréquence pour 41 % des personnes.

Nous pouvons interpréter ces réticences, et notamment celle du casque comme résultant de la volonté de se balader les mains libres, une fois la trottinette stationnée, sinon autant circuler à scooter. Interrogées sur le type de voirie que les usagers souhaiteraient emprunter, les pistes cyclables sont plébiscitées dans 82 % des cas, contre 9 % chacun pour la chaussée et les trottoirs.

Des auto-écoles plutôt favorables à une formation

Pour Claude Sigoillot, du Conseil national des professions de l'automobile (CNPA), « il serait bon d'avoir une formation, du type BSR, sans examen mais qui permette d'acquérir les quelques notions nécessaires ». Pour lui, le principal danger de ces engins réside dans leur capacité de freinage et prédit une multiplication des dérapages en hiver, « lorsque les routes seront mouillées. D'autant que leur surface d'adhérence au sol est bien inférieure à celle d'un vélo », ajoute-t-il.

TRANSPORT

TROTINETTES,
VERS LA FIN
DU FLOU

Alors que les trottinettes se multiplient dans l'espace public, le législateur enclenche la marche avant.

• **À mesure** que se multiplient les trottinettes, les accidents les impliquant, souvent bénins et parfois très graves, deviennent de plus en plus fréquents.
• **Lundi**, une jeune femme en trottinette renversée par une voiture, dimanche matin à Reims, est décédée.
• **Les trottinettes** sont sans statut défini, ce qui est synonyme de vide juridique.
• **Un vide juridique** qui devrait être rapidement comblé, avec un volet incorporé dans la loi Orientation et mobilités actuellement en discussion à l'Assemblée.

tro-réfléchissant ni casque ou équipement de protection, il juge tout de même que le port d'un casque lui « semble être plus nécessaire qu'à vélo ». Quant à sa cohabitation avec les piétons et les autres véhicules, elle se passe pour l'heure sans heurt, évoquant tout de même avoir failli renverser un piéton, « une dame qui sortait d'un magasin avec une amie et elles discutaient sans faire attention », raconte-t-il. La main sur le frein, il a facilement évité la collision. « Mais si les mauvais comportements se multiplient, il va bien falloir serrer la vis », juge-t-il.

“Il faudrait leur trouver une place quand même, car les gens en trottinettes circulent où ils peuvent”

Marie-Rose, piétonne

Elles se faufilent entre les voitures, slaloment au milieu des piétons, passent de la chaussée aux trottoirs et font désormais partie de nos paysages urbains ; « elles », ce sont les trottinettes électriques.

Au gré des sinistres faits divers et nombreux incidents survenus avec leur multiplication, s'est imposée dans le débat public l'idée d'une nécessaire législation. Le dossier figure même en haut de la pile du ministère des Transports. Le ministre de l'Intérieur a déjà travaillé à ce sujet (lire l'infographie) tandis que la semaine européenne de la mobilité, qui se déroulera du 16 au 22 septembre, se prépare. Toutefois, la nécessité d'une loi ne paraît pas être évidente aux yeux de tous. Certains usagers et vendeurs conviennent cependant que si les pratiques ne sont pas raisonnées, il va falloir y passer.

« CONSERVER L'ASPECT LUDIQUE »

Harvey, étudiant en master 1 banque et finance, a fait cet été pour 350 € l'acquisition d'une trottinette électrique. Il circule paisiblement Place Drouet-d'Erlon et s'arrête pour répondre à notre sollicitation. « Je m'en sers pour mes petits déplacements en ville et je fais attention, je ne roule pas trop vite et j'ai en permanence la main sur le frein », avance-t-il. Sans gilet ré-

Maher tient une boutique qui vend différents modèles de trottinettes. Lui estime « que les adultes devraient savoir se comporter. C'est une question d'éducation », ajoute-t-il en soupirant « aujourd'hui, on fait des lois pour tout ». Dans sa boutique, il propose bien à chaque fois des équipements de protection et même des porte-bagages, mais ses clients déclinent l'offre systématiquement. Même son de cloche du côté de la Fnac, où le conseiller du rayon effectue « deux ou trois ventes par semaine ». Exposés

DANS NOS DÉPARTEMENTS, UN PROBLÈME MARGINAL

Maires et collectivités locales ne peuvent prendre de mesures concernant le code de la route et comme le constate M. Chauderlot, adjoint à la sécurité de Charleville-Mézières, cela « reste un épiphénomène ». Pour autant, « les agents ont été sensibilisés aux conduites dangereuses en attendant la réponse de l'État qui doit arriver en septembre ». M. Joron, de la police municipale de Château-Thierry, indique ne pas encore être concerné par le phénomène, comme dans l'ensemble des villes de nos départements - Reims légèrement à part. La question des trottinettes avait cependant été évoquée dès le mois de février 2019 en conseil de quartier de Clairmarais, à Reims. Les participants suggéraient d'aménager de nouvelles pistes cyclables et d'en améliorer la continuité, de créer des parkings à vélos et trottinettes sécurisés et d'y installer des bornes de recharge.



Selon un sondage, 39 % des piétons et utilisateurs affirment s'être déjà sentis en danger à cause des trottinettes électriques, véritables tout-terrain urbain. Remi Wafflard

juste à côté des trottinettes, les casques ne se vendent pas. « C'est un produit déjà assez cher et nos casques le sont aussi un peu (80 €, NDLR). Alors les clients disent qu'ils reviendront en acheter un, mais je n'ai jamais vu personne revenir », regrette-t-il. Concernant les hoverboards et autres gyroroues, il s'aperçoit que leur vente a grandement chuté depuis l'avènement des trottinettes. « Des gyros, cela fait bien six mois que je n'en ai pas

vendus », poursuit-il. Au sujet d'une éventuelle loi, il pense que cela casserait « le côté ludique » de l'engin. Ce que dit également Hugo, 19 ans, qui fait de l'œil aux trottinettes en rayon et pense en acheter une pour se rendre à son travail, distant de cinq kilomètres de son domicile. « Cela m'éviterait de prendre ma voiture », commence-t-il. S'il admet que piloter ces engins des écouteurs vissés dans les oreilles n'est pas raisonnable, lui aussi défend le côté ludique « qu'il faut conserver ». Et d'ajouter : « Il faudrait aussi que les piétons lèvent le nez de leurs smartphones. »

INTERMODALITÉ

Karim, quadra moderne, fait tous les jours le trajet entre Châlons et Reims en train. Les trajets domicile-gare-travail, il les parcourt en trottinette. Lui ne jure que sur « le bon sens ». Il a un casque « et une lumière pour se signaler ». Un bon comportement doublé d'une bonne illustration que permettent les trottinettes en termes

d'intermodalité des transports, une expression en vogue pour ceux qui réfléchissent aux transports interurbains.

Christophe n'est pas gêné par les trottinettes. Il circule pourtant énormément en ville, travaillant pour un opérateur de télécommunications. « J'en vois assez peu et presque toujours sur les trottoirs, donc en voiture, je ne suis pas incommode », déclare-t-il. Lorsqu'il se retrouve piéton, il en croise de temps à autre sans que cela pose le moindre problème, estimant « les trottoirs généralement assez larges ». Marie-Rose se déplace souvent à pied en ville et n'a pas vraiment rencontré de désagréments causés par ces nouveaux engins. « Ce sont les gamins qui souvent roulent trop vite, les adultes, eux, sont plus responsables », juge-t-elle. Aussi, elle qualifie ces trottinettes de « très pratiques » et trouve qu'il « faudrait leur trouver une place quand même, car les gens en trottinettes circulent où ils peuvent », conclut-elle. ■ ALEXANDRE VELLA