L'essor des trottinettes électriques freiné par le flou réglementaire ?

Les trottinettes électriques envahissent les trottoirs des villes... mais ne répondent à aucune réglementation. Ce vide juridique crée des tensions entre les défenseurs de l'innovation dans la mobilité et les partisans de la sécurité avant tout.

Temps de lecture : minute

---

4 octobre 2018

Elles sont partout mais personne ne sait où elles doivent rouler. Le lancement de trois réseaux de trottinettes en libre service à Paris (Lime, Bird et Bolt) a dopé l'utilisation de ces engins de déplacement personnels (EDP), selon la dénomination officielle. Sauf qu'aucune réglementation claire ne s'applique encore à ces derniers, qui ne sont actuellement que tolérés dans les villes, au moment où leur développement rapide risque de provoquer des frictions.

Ces engins peuvent rouler "à pas d'homme" sur les trottoirs, à une vitesse inférieure à 6 km/h, ou sur les pistes cyclables et voies réservées aux bus à moins de 25 km/h. Les maires peuvent fixer une réglementation s'appliquant à leur commune mais aucun ne s'est saisi de ce droit, selon la société Autonomy qui milite pour l'amélioration des déplacements en ville. Les engins sans moteur sont quant à eux assimilés à des piétons par le code de la route.

Sur le trottoir, les pistes cyclables ou la

chaussée ?

Le Premier ministre Edouard Philippe semblait pencher, en présentant le "plan vélo" le 14 septembre à Angers, pour une prise en charge de la réglementation par les collectivités territoriales. La Fédération professionnelle de la micro-mobilité (FP2M), elle, revendique la création au niveau national d'une nouvelle catégorie spécifique et des règles de circulation privilégiant les pistes cyclables à une vitesse maximum de 25 km/h. La FP2M souhaiterait voir les EDP autorisés sur les chaussées limitées à 30 km/h, tolérés sur les voies et les zones piétonnes (à une vitesse maximale de 6 km/h) et tolérés sur des chaussées limitées à 50 km/h en milieu urbain en cas de rupture de zone autorisée.

La ministre des Transports Elisabeth Borne a depuis annoncé vouloir interdire les EDP électriques sur les trottoirs, dans son projet de Loi d'orientation des mobilités (LOM) annoncé pour fin octobre. "*Ces engins électriques, qui peuvent aller très vite, ne doivent pas être sur les trottoirs, ils doivent être sur la chaussée ou sur les pistes cyclables. (...) On va clarifier le fait que les trottoirs, c'est d'abord pour les piétons*", a-t-elle déclaré sur Europe 1. "Les trottinettes, ce sera sur les pistes cyclables ou sur les chaussées", a souligné la ministre, notant toutefois que les maires pourraient moduler ces règles.

Allier innovation et sécurité

Les assureurs s'adaptent, et proposent d'assurer les EDP avec un contrat automobile ou un contrat habitation selon l'équipement d'un moteur, sa puissance et sa vitesse maximale. "*Sans réglementation claire pour le moment, on attend d'avoir plus de recul pour proposer des contrats plus adaptés*", explique Christophe Sabadel, responsable produits du groupe Maif. Le flou législatif concerne également le port du casque et autres protections, ainsi que les normes de fabrication. Ces dernières sont en cours d'élaboration à l'Association

française de normalisation (Afnor), et prévues pour la fin de l'année.

Ces atermoiements législatifs et réglementaires ne sont pas sans rappeler ceux que l'on a pu observer lorsque les premiers véhicules autonomes ont fait leur apparition. Quel cadre législatif adopter ? Faut-il laisser ces véhicules rouler pour les tester ? Mais comment le faire sans danger pour les autres utilisateurs ? Autant de questions qui sont longtemps restées sans réponse dans l'Hexagone. Et si Navya s'illustre dans le domaine, c'est bien le seul acteur français qui peut aujourd'hui rivaliser avec les Gafa qui ont pris une longueur d'avance sur le sujet.

Maddyness avec AFP

À lire aussi
Voiture autonome : elle n’est pas près d’envahir les routes !

Article écrit par Maddyness avec AFP