Objets roulants non identifiés

Ils s'appellent hoverboard ou encore gyropode. Leurs noms ne vous disent peut-être pas grand-chose, mais ils sont déjà parmi nous. Ce sont les nouveaux objets roulants non identifiés qui viennent de rejoindre la cohorte des trottinettes, avec ou sans électricité. Des envahisseurs de trottoirs qui se développent à vue d'œil. Logique. A mesure que la voiture perd du terrain dans nos villes, des moyens de locomotion alternatifs apparaissent. Le mouvement ne fait donc que débuter. Et si l'on veut que le partage de l'espace public se fasse sans trop de heurts entre les piétons et ces engins, il serait bon de poser quelques règles de circulation assez rapidement. Cela éviterait d'en arriver à des solutions aussi radicales qu'à Barcelone, où la mairie a décidé d'interdire les trottinettes électriques dans le centre-ville.

L'ÉDITO DE STÉPHANE ALBOUY
s.albouy@leparisien.fr


La trottinette.


La monoroue, ou gyroroue.



Le skateboard.


La draisienne.

TROTTOIRS
La loi de la jungle

Faut-il davantage réglementer l'utilisation des patinettes et des autres engins roulants pour protéger les piétons ? Barcelone a décidé hier de les interdire de centre-ville.

PAR FRÉDÉRIC MOUCHON ET AYMERIC RENOU

ELLES NE FONT pas de bruit, ne polluent pas et sont devenues pour bon nombre de citadins une vraie alternative à la voiture en ville. Mais le succès des trottinettes électriques, des monoroues et des autres engins de déplacement personnel (EDP) commence à sérieusement inquiéter les piétons, tétanisés à l'idée de se faire renverser sur les trottoirs. A l'instar de Marie, une retraitée lyonnaise, qui a porté plainte après avoir été percutée dans le dos par un chauffard à trottinette qui a pris la fuite (lire page 3). Hier, la ville de Barcelone (Espagne) a décidé de les interdire en centre-ville sous peine d'une amende de 500 €. Dans cette ville, elles sont tellement utilisées par les touristes qu'elles irritent les habitants.

A Paris, où 4,2 millions de déplacements à pieds sont effectués chaque jour sur les 3 000 km de trottoirs, la Direction de la voirie et des déplacements reconnaît que « la multiplication des EDP (gyropodes, hoverboards, skateboards…) est de nature à perturber la sérénité des piétons ». La Ville défend la « création d'un cadre juridique qui protège la sécurité des piétons ». Pour la présidente de la Ligue contre la violence routière, Chantal Perrichon, le « trottoir doit rester un sanctuaire pour les piétons sinon, c'est la jungle ».

À 25 KM/H SUR LE BITUME

Alors que les trottinettes électriques peuvent atteindre 25 km/h et que certains vélos électriques « débridés » flirtent avec les 60 km/h, l'association les Droits du piéton exige une réglementation plus sévère. « Un projet de loi a bien été évoqué en 2012 mais il est resté sans suite », affirme Nicolas de la Taste, avocat au cabinet Cornet Vincent Ségurel, à Paris. Fin janvier, une question écrite a été déposée à l'Assemblée nationale, à l'adresse du secrétaire d'Etat aux Transports. Objectif : modifier le Code de la route pour réglementer ces nouveaux modes de déplacement. Mais les pouvoirs publics n'en sont, pour l'instant, qu'au stade de la réflexion.

« Il y a une vraie demande de réglementation du fait des problèmes de cohabitation avec les piétons, reconnaît le délégué interministériel à la sécurité routière, Emmanuel Barbe. Mais si on interdit à ces engins le trottoir, on va les renvoyer sur la route, ce qui risque d'avoir des conséquences catastrophiques. » « Il faut encadrer la pratique, notamment en leur imposant a minima de rouler au pas sur les trottoirs », suggère Claude Chabot, à la Ligue contre la violence routière. Pour Nicolas de la Taste, il est devenu « impératif de légiférer sur ce sujet ». Il s'attend d'ailleurs « à un fort lobbying des assureurs pour une vraie loi ».

Ils déferlent sur le macadam

ON LES CROISE de plus en plus souvent sur le bitume. Le marché des nouveaux engins électriques est florissant.

LA TROTTINETTE

Sur la première marche du podium, la trottinette électrique : 7 000 exemplaires ont été vendus l'an dernier en France, malgré des prix élevés, plus de 1 500 € pour les plus chères. Sur l'Emicro One de Micro Mobility, (autour de 700 €), pas de poignée d'accélérateur : le moteur décuple les impulsions du pied et on peut facilement dépasser les 20 km/h sur une distance de 10 à 15 km.

LA MONOROUE

Les gyroroues – ou monoroues électriques –, sur lesquelles on tient debout en équilibre, connaissent un gros succès : environ 6 500 unités ont été écoulées l'an dernier (entre 700 et 1 500 €). Elles avancent quand on penche le corps vers l'avant, et freinent quand on l'oriente vers l'arrière. De longues heures d'entraînement sont nécessaires avant de maîtriser l'appareil et de profiter de sa vélocité (jusqu'à 30 km/h).

LE SKATEBOARD

Moins acrobatique, le skateboard électrique est équipé d'un moteur qui se pilote à l'aide d'une petite télécommande sans fil avec une gâchette à tenir dans une main. Vendu 169 €, le modèle développé par Archos peut filer jusqu'à 12 km/h. Sans donner le moindre coup de patin.

LA DRAISIENNE

La draisienne électrique du même fabricant paye moins de mine mais peut dépasser les 25 km/h pour une autonomie de 27 km. Sa batterie amovible développe 350 W de puissance et se recharge en quatre à cinq heures. Cette draisienne à 599 € est équipée d'un système de freinage économiquement efficace, de roues conséquentes et d'amortisseurs qui permettent de grimper facilement sur les trottoirs. On peut aimanter un smartphone sur son guidon pour s'en servir comme GPS et compteur kilométrique.

L'HOVERBOARD

Apparu sur les trottoirs français il y a deux ans, l'hoverboard compte parmi les engins électriques les plus en vogue chez les jeunes adultes et les adolescents malgré un prix d'abord prohibitif. Cette variante du skate, appelée aussi le gyroskate, nécessite un bon équilibre. Il peut filer à une douzaine de kilomètres à l'heure pendant trois à quatre heures. En plus d'être vu avec suspicion par les piétons, cet engin a fini par effrayer certains usagers eux-mêmes. En cause, des incendies de batterie sur des modèles chinois bas de gamme. L'hoverboard a été banni des couloirs du métro.

A.R.ET D.-C.



Paris, fin juillet. Alors que les modes de déplacements alternatifs se multiplient, la cohabitation entre piétons et engins roulants devient de plus en plus difficile sur les trottoirs.


L'hoverboard.

VIDÉO www.leparisien.fr
Comment bien choisir son objet roulant

« Une sorte de flou juridique »

Jean-Paul Lechevalier, *de l'association les Droits du piéton*



POUR Jean-Paul Lechevalier, président de l'association les Droits du piéton, les engins comme les gyropodes devraient être considérés comme des véhicules à part entière.

Quels problèmes vous pose la multiplication des gyropodes, gyroroues et hoverboards ?

JEAN-PAUL LECHEVALIER. Nous craignons que ces engins de déplacement personnel (EDP) ne finissent par coloniser nos trottoirs. Or, leur présence est incompatible avec une marche paisible. On ne les entend pas arriver et, vu la vitesse à laquelle ils peuvent rouler, je crains qu'il n'y ait à l'avenir des accidents de plus en plus graves. Si une personne âgée se fait renverser par un engin de ce type et se casse le col du fémur, elle risque malheureusement de finir ses jours à l'hôpital. Je défends aussi les mamans avec des poussettes, les enfants et les 60 millions de Français qui veulent marcher tranquillement sur les trottoirs.

Faut-il une loi pour encadrer leur utilisation ?

C'est un casse-tête pour les autorités car personne ne sait réellement comment qualifier ces engins qui sont apparus récemment et sont de fait assimilés aux piétons. La liste des véhicules pouvant circuler sur les trottoirs est définie de manière limitative par le Code de la route. Or, le gyropode n'y figure pas. Pas plus que les gyroroues ou les hoverboards. Sachant qu'ils sont motorisés et peuvent rouler jusqu'à 25 km/h ou plus, nous pensons qu'ils n'ont pas leur place sur les trottoirs de nos villes.

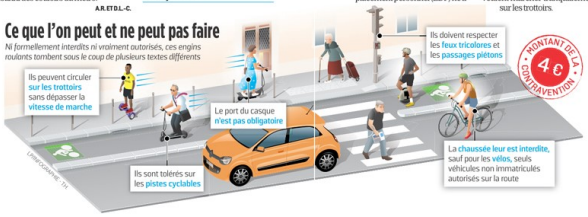
Mais ou alors ?

Idéalement, il faudrait les contraindre à circuler sur la chaussée, au niveau des pistes cyclables. On devrait en tout cas les considérer comme des véhicules à part entière. En cas d'accident avec un piéton, on peut d'ailleurs se demander si les utilisateurs de ces engins sont assurés pour rouler à 20 km/h sur un trottoir. En fait, on baigne dans une sorte de flou juridique. Aujourd'hui, quand un de ces engins vous percute et vous blesse, ce n'est même pas comptabilisé par la police.

PROPOS RECUEILLIS PAR F.M.

Ce que l'on peut et ne peut pas faire

Ni formellement interdits ni vraiment autorisés, ces engins roulants tombent sous le coup de plusieurs textes différents



« J'ai eu deux mois de rééducation »

Marie, *percutée par une trottinette*


Marie montre l'une de ses radios. Percutée dans le dos par une trottinette électrique, elle a passé six semaines sans pouvoir poser le pied au sol.

QUATRE MOIS ET DEMI après l'accident, Marie ne peut toujours pas se passer de béquilles pour se déplacer chez elle. Quant à emprunter de nouveau un trottoir sans appréhension, cette Lyonnaise de 56 ans ne s'y sent toujours pas prête. « Je suis encore bien trop traumatisée. »

En mars, alors qu'elle sortait d'une salle de sport et consultait la vitrine d'une agence immobilière, elle a été percutée dans le dos par une personne qui circulait sur le trottoir à trottinette électrique. « Je ne l'ai pas vu ni entendu arriver, témoigne cette retraitée de la SNCF. Il m'a fauchée. J'ai été projetée en l'air et j'ai senti ma cheville se déboîter. »

LE CHAUFFARD À TROTTINETTE PREND LA FUITE

La malléole est touchée. Marie se retrouve à terre et se tord de douleur. Tombé de son engin motorisé, son chauffard à trottinette se relève immédiatement et prend la fuite, sous le regard médusé de plusieurs témoins. Transportée par les pompiers dans une clinique lyonnaise. Marie est immédiatement opérée. Elle souffre d'une double fracture à la cheville et se retrouve immobilisée six semaines « sans pouvoir poser le pied au sol ». « On m'a mis des plaques et des vis de chaque côté du pied et j'ai dû faire de la rééducation pendant deux mois. »

Quatre jours après l'accident, elle décide de déposer une plainte contre X à la gendarmerie. « Le pire est qu'il ne se soit même pas arrêté au moins pour s'excuser », fulmine cette mère de deux enfants, qui souhaite que son témoignage « serve d'exemple ».

« Ce genre d'accident peut s'avérer mortel pour une personne âgée ou fragile car ces trottinettes peuvent rouler jusqu'à 25 km/h », souligne-t-elle. « Alors que l'on en croise de plus en plus en ville, il faudrait les obliger à emprunter les pistes cyclables, estime la retraitée. A minima, les fabricants devraient signaler sur la notice les dangers liés à ces appareils et il faudrait instaurer un brevet d'éducation à la conduite de ces engins à l'école. »

F.M.

« Ils foncent et passent au ras des piétons »

ESTHER, UNE CONSULTANTE QUI TRAVAILLE À LA DÉFENSE

COMME TOUS LES SOIRS après le boulot, Yann file à vive allure dans le long couloir de métro qui le mène à la gare Montparnasse, à Paris, où l'attend son train. Arrivé au pied de l'escalator, il saute de sa trottinette électrique et la replie en un tour de main. « Parfois, il y a du monde, mais j'arrive toujours à me faufiler », confie cet ingénieur de 54 ans, qui estime ne représenter aucun danger pour les autres. Esther, une jeune consultante, n'est pas de cet avis. Sur le parvis de La Défense, le quartier d'affaires de la capitale, où elle travaille comme consultante, les utilisateurs de trottinettes mais aussi de monoroues pullulent. « Ils foncent, même aux heures de pointe. Et ils passent au ras des piétons. J'ai toujours peur de me faire percuter. »

COHABITATION DIFFICILE

Une collision, c'est ce qui est arrivé à la femme de Denis, une retraitée. « Nous marchions dans le centre de Paris, rue de Rivoli, quand elle a été heurtée par une trottinette électrique, la roue pile sur le tendon d'Achille. Heureusement, ça a été sans conséquence », raconte son conjoint. Des problèmes de cohabitation qui ne concernent pas que Paris. Marc, 28 ans, les vit aussi à Poitiers (Vienne). « Le souci avec ces engins électriques, c'est qu'ils sont très silencieux. Du coup, on ne les entend pas toujours venir. » Pour Arthur, un Parisien de 26 ans adepte du vélo, le problème ne concerne pas que le partage des trottoirs. « Ils empruntent tout autant les pistes cyclables et les voies de bus. » Lui aussi déplore des comportements parfois inappropriés : « Encore ce matin, j'ai vu un homme sur une monoroue, à pleine vitesse, qui utilisait son smartphone. »

TANGUY LYONNET