

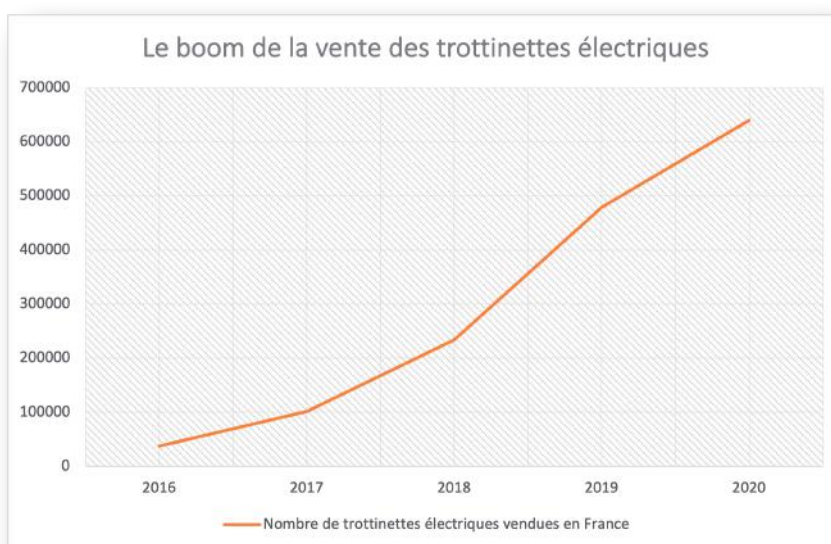
## LA MONTÉE EN FORCE DES ENGIN DE DÉPLACEMENT PERSONNEL MOTORISÉS (EDPM)

Les trottinettes électriques s’ancrent durablement dans le paysage des villes françaises, détrônant les autres types d’engins de déplacement personnel motorisés (hoverboard, gyroroue, etc.). Face à l’augmentation des accidents, l’Etat a mis en place en 2020 de nouvelles obligations pour les usagers de ces véhicules, tout en reconnaissant leur vulnérabilité sur la route. Tour d’horizon.



### LE SUCCÈS DE LA TROTTINETTE ÉLECTRIQUE EN FRANCE S’ACCOMPAGNE D’UNE TRANSFORMATION DE SON IMAGE ET DES PREMIÈRES COLLISIONS SUR LA ROUTE

640 000 trottinettes électriques se sont vendues dans l’hexagone en 2020, pour une valeur estimée à 206,6 millions d’euros par la Fédération des professionnels de la micro-mobilité (FP2M). Les distributeurs sont d’ailleurs confiants sur le développement de ce mode de déplacement d’un nouveau genre : ils espèrent en vendre plus de 1 million en 2022.



Peu connue du grand public il y a encore 4 ans, la trottinette électrique s’est révélée être un nouveau mode de déplacement pratique à la faveur de l’implantation dans les centres-villes de plusieurs plateformes de free-floating, dès 2018. Elle permet de se déplacer rapidement sur de courtes distances en ville (moins de 5 km) et se transporte facilement dans les transports en commun.

### L’AUGMENTATION DES COLLISIONS DES ENGIN DE DÉPLACEMENT PERSONNELS MOTORISÉS (EPDM) TERNIT L’IMAGE DE LA TROTTINETTE ÉLECTRIQUE

Mais ce succès a aussi un revers. Son utilisation importante engendre de nouvelles collisions, parfois mortelles. Durant l’année 2020, 7 personnes utilisant un EDP ont trouvé la mort et 774 se sont blessées dans des accidents avec d’autres utilisateurs de la route (+ 40 % de blessés par rapport à 2019), selon le bilan de l’accidentalité routière 2020 de l’Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR).

Cette augmentation des accidents, couplée à un développement initial anarchique, a participé à la transformation de leur image. « En 2018, l’image la plus fréquemment associée à ce service portait sur des valeurs d’innovation positives d’un mode de transport écologique et pratique. En 2019, la dangerosité a pris le devant. », constate le cabinet d’études et de conseil en micro-mobilité, Smart Mobility Lab.

Forfait mobilités durables et EDPM : c’est possible !

*L’utilisation des EDPM entre dans le cadre du nouveau forfait de mobilités durables (facultatif) mis en place depuis le 1er janvier 2020. Les employés venant entièrement ou en partie au travail à trottinette électrique pourront recevoir jusqu’à 600 euros par an\* (non-imposable) de leur entreprise si celle-ci applique ce forfait.*

\*200 euros pour les agents de l’État, de la fonction publique territoriale et hospitalière

## L'ÉTAT A ENGAGÉ UNE CLARIFICATION RÉGLEMENTAIRE POUR PROTÉGER CE NOUVEL USAGER VULNÉRABLE

Le 23 octobre 2019, l'État a mis en place via un décret publié au journal officiel, le statut et les règles d'utilisation publique des engins de déplacement personnel motorisés (EDPM). Les EDPM sont dorénavant reconnus comme une nouvelle catégorie de véhicule et sont astreints à de nouvelles obligations.



- > Interdiction aux moins de 12 ans et limitation à un usage individuel.
- > Obligation de circulation sur les bandes ou pistes cyclables lorsqu'elles existent.
- > Vitesse maximale de 25km/h.
- > Interdiction d'utilisation sur les trottoirs et sur la chaussée des voies à plus de 50 km/h, sauf avis contraire du maire (et sauf pour les trottinettes mécaniques qui restent sur le trottoir).

En cas de circulation autorisée par le maire sur certaines portions de route, les usagers doivent porter des équipements complémentaires : un casque, un équipement rétro-réfléchissant (gilet ou autre équipement) et un éclairage complémentaire.

Les engins doivent comporter un freinage efficace, un avertisseur sonore, un éclairage avant et arrière et des dispositifs rétro-réfléchissants (catadioptrés). Leurs usagers peuvent également porter un éclairage sur eux. Les usagers de ces nouveaux engins de déplacement sont également reconnus par la puissance publique comme des usagers vulnérables sur la route.

Deux nouveaux arrêtés publiés les 7 et 26 juillet 2020 déterminent le système de freinage, les éclairages et catadioptrés, les avertisseurs sonores devant obligatoirement équipés les EDPM, ainsi que les équipements rétro-réfléchissants et éclairages complémentaires portés par les usagers, obligatoires pour circuler sur certaines routes hors agglomération, dûment autorisées. Côté constructeur, une normalisation du matériel produit est en cours de création.

### LES COLLECTIVITÉS PEUVENT ENCADRER LA PRATIQUE DES OPÉRATEURS DE TROTINETTES

C'est une des nombreuses avancées de la loi d'orientation des mobilités (LOM) : depuis sa publication en décembre 2019, les communes et les intercommunalités peuvent instaurer une autorisation préalable à l'exploitation d'un service de location en libre-service sur la voie publique. Cette autorisation peut être délivrée à l'opérateur contre le paiement d'une redevance et le respect de diverses obligations. Par exemple, à Bordeaux, une redevance de 30 euros par trottinette est appliquée et chaque opérateur est signataire d'une charte encadrant le nombre de véhicules dans l'espace

### « Bon à savoir »

Il est nécessaire de contracter une responsabilité civile pour utiliser une trottinette électrique (sous peine d'amende). Pour une assurance complète (comprenant la garantie conducteur et les dommages véhicules) comptez 100 à 150 euros par an selon l'Institut National de la Consommation. Si vous utilisez un service de location, assurez-vous qu'il comprenne également une assurance. Une enquête de l'assureur Luko réalisée en 2019 relevait que seuls 4 des 12 opérateurs de trottinettes électriques assuraient leurs utilisateurs.