

2 Temps fort

Deux petites roues, un moteur, et 231 accidents

MOBILITÉ Alors que les trottinettes électriques essaient dans les villes suisses, le nombre d'accidents croît également. En cause, leurs petites roues, leur centre de gravité haut, mais aussi la mise sur le marché de modèles ultra-rapides

SAMI ZAÏBI

@ZaibiSami

Ce sont les nouvelles stars du bitume. Dépassant avec nonchalance les cyclistes aux mollets les plus fermes, filant droit dans les nuits citadines, les trottinettes électriques jouissent d'un succès croissant. Rapides, pratiques et écologiques, elles séduisent une population qui, depuis la pandémie, s'est trouvée une appétence pour une mobilité individuelle et douce.

Cependant, cet essor s'accompagne d'une hausse du nombre d'accidents. En 2021, le Bureau de prévention des accidents (BPA) a comptabilisé pas moins de 231 accidents, pour 89 blessés graves, sur la base des données des polices cantonales. La Suva, quant à elle, estime, toujours pour 2021, à près de 2500 le nombre d'accidents impliquant des trottinettes électriques. Un chiffre toutefois à prendre avec des pincettes, car obtenu par une extrapolation de données provenant d'un sondage. Les deux statistiques décrivent toutefois une même tendance: depuis trois ans, le nombre d'accidents impliquant ce type de véhicules a triplé.

Petites roues et faible visibilité

Nicolas Kessler, du BPA, détaille les dangers de la trottinette électrique: «En raison de ses petites roues mais aussi de son centre de gravité haut, elle peut rapidement devenir instable, surtout si la chaussée est déformée. De plus, son utilisateur peine à se faire voir. Etant debout, il affiche une silhouette fine et peu visible, et il est difficile pour lui d'indiquer s'il bifurque. Ce n'est pas évident de tenir le guidon d'une main et de lever

l'autre main.» Pour ces raisons, le BPA conseille de porter un casque et souhaite la généralisation des clignotants. Il rappelle également que, comme les vélos, les trottinettes doivent circuler sur les voies cyclables lorsqu'il y en a.

Des bolides à plus de 130 km/h

La trottinette électrique peut donc être dangereuse pour ses utilisateurs, mais l'est-elle aussi pour les piétons, qui sentent parfois le souffle de ces engins silencieux? Julien Lovey, géographe et membre de l'association Mobilité piétonne, relativise: «Pour les piétons, il s'agit davantage d'un sentiment d'insécurité que d'une problématique réelle. Même si les trottinettes électriques les plus lourdes peuvent comporter des risques, le danger pour l'intégrité physique des piétons n'est pas gigantesque. A titre de comparaison, il y a plus de risques avec les vélos. Pour nous, le problème avec les trottinettes électriques, c'est surtout l'encombrement sur les trottoirs, notamment dans les villes où la location de ces véhicules est répandue, comme Zurich.»

Si les trottinettes électriques inquiètent, c'est aussi parce que certaines d'entre elles sont de vrais bolides. Ces derniers mois, les annonces de polices cantonales se font concurrence. En mai, la police vaudoise saisissait une trottinette pouvant aller jusqu'à 133 km/h. En juin, la valaisanne en testait une à 120 km/h. Mais le record est désormais en terres fribourgeoises, avec un engin mesuré à 148 km/h au début du mois de septembre. De quoi mettre en perspective cette mobilité «douce».

Ces véhicules surpuissants n'ont pourtant rien à faire sur la voie publique. Le



(STEPHANIE LECOQC / EPA)

«Pour les piétons, il s'agit davantage d'un sentiment d'insécurité que d'une problématique réelle»

JULIEN LOVEY, GÉOGRAPHE ET MEMBRE DE L'ASSOCIATION MOBILITÉ PIÉTONNE

cadre légal n'autorise sur la route que les trottinettes électriques limitées à 20 km/h. Mais les modèles surpuissants sont librement en vente, dans les commerces comme sur le Net. «Au fond, ces trottinettes électriques ne sont pas illégales, explique Nicolas Kessler. On a le droit de rouler à 100 km/h sur un terrain privé. C'est uniquement l'utilisation de tels engins sur la voie publique qui est interdite. C'est pour cette raison qu'on invite les vendeurs à bien expliciter cela aux clients.»

Désormais, les polices cantonales serrent la vis. C'est en effectuant des contrôles inopinés qu'elles tombent

sur les modèles trop véloce. E sont majoritaires: en avril de l'après-midi de contrôle de la genevoise sur un carrefour gique s'est avéré révélateur, ra la *Tribune de Genève*: sur 35 v contrôlés, il y a eu 26 amendes deux contraventions et six fictions délivrées pour remettre-cule aux normes.

Risque financier

Au-delà du risque physique, ces trottinettes sous stéroïdes] lement revêtir un risque financier, le conducteur d'un en;

norme pourrait ne pas être intégralement remboursé par son assurance en cas de sinistre: «En cas de débridage d'une trottinette, chaque cas d'accident doit être étudié individuellement. Certains se verront allouer les prestations normales, d'autres peuvent faire l'objet d'une réduction des prestations en espèces», explique Jean-Luc Alt, porte-parole de la Suva pour la Suisse romande, qui n'a toutefois pas trouvé trace de tels cas dans les archives de l'assureur.

Tout dépend de la façon dont un accident de ce genre serait catégorisé. S'il est défini comme une «entreprise témé-

raire», comme dans le cas des sports dangereux, alors les prestations peuvent être tout simplement refusées. En revanche, s'il est considéré comme une «négligence grave», l'utilisateur fautif ne s'exposerait qu'à une réduction des prestations.

Si la plupart des acheteurs de trottinettes débridées (ou des bricoleurs qui les ont transformées) n'ont certainement aucune intention de se limiter à des terrains privés, les plus assidus d'entre eux peuvent désormais donner libre cours à leur soif de vitesse, et en toute légalité: en mai, Sion accueillait une étape du premier Championnat du monde de trottinettes électriques! ■

