

Sauvons les trottinettes électriques

Par Thierry Leriche

La "loi mobilité" permettra de **clarifier les règles et les usages**. Cependant **l'inquiétude, le mécontentement et la colère** montent dans la communauté des utilisateurs des NVEI vis à vis des dispositions prévues.

Les dispositions actuelles semblent plus résulter d'**une mauvaise gestion de la prolifération des offres en accès libre** et d'utilisateurs occasionnels ou imprudents que d'une réflexion conduite avec l'ensemble des usagers. Et il serait grave d'amalgamer les communautés et groupes de conducteurs de NVEI aux comportements irresponsables de certains utilisateurs isolés, qui ont été largement exacerbés par les médias.

En outre, il convient de distinguer les **conducteurs responsables**, qui possèdent leurs matériels, des utilisateurs occasionnels des flottes en accès libres. Avoir son propre matériel implique d'être **respectueux**, d'en prendre soin, de ne pas l'abandonner n'importe où, etc. Bien entendu, il convient de remarquer que la très large majorité des comportements inadaptés, que l'on dénote plus spécifiquement sur les trottoirs de la capitale, impliquent des utilisateurs de trottinettes en livre service, et non des conducteurs responsables.

Nous sommes en colère car les médias et les politiques nous présentent comme des voyous dangereux. **Nous sommes pourtant les premiers, dans les communautés et groupes d'utilisateurs, à appeler à la prudence et au respect.**

Nous sommes en colère car les politiques refusent de discuter avec nous, ou nous ignorent tout bonnement, malgré nos nombreuses sollicitations. Nous sommes pourtant les plus compétents, et de loin, sur de nombreux sujets. **Les communautés et groupes d'utilisateurs prennent du temps pour tester et valider les matériels.** Elles encadrent les nouveaux arrivants, en dispensant **de nombreux conseils**, tant sur le plan technique, que pour **la sécurité, le respect, les bonnes positions de conduite, les réflexes**, etc.

Nous sommes en colère de voir des décisions se prendre, une fois de plus, dans un hémicycle à moitié vide, sans réel débat ou presque, en insistant sur des cas isolés que **les communautés ont été les premières à condamner et à corriger**. Oui un abruti s'est aventuré sur le périphérique. Oui des idiots ont renversé des passants sur le trottoir. Oui certains adolescents immatures montent à trois sur des trottinettes en libre-service. Tout cela est inadmissible, comme les très nombreux comportements détestables de certains automobilistes, cyclistes et même les piétons...

Nous sommes globalement d'accord avec la plupart des points. **Nos différents groupes d'utilisateurs les appliquent d'ailleurs depuis longtemps.**

Oui, **les trottinettes n'ont rien à faire sur les trottoirs**. Elles doivent rouler sur piste cyclable ou, à défaut, sur route.

Oui, l'assurance est obligatoire et les assureurs doivent proposer des offres réellement adaptées. Aujourd'hui, nous négocions des contrats d'assurance, adossés à des contrats auto, pour une

moyenne de 10 €/mois au tiers, soit 120 €/an. Ce tarif en rebute plus d'un, mais il est indispensable de s'assurer. Les assureurs et leurs assurés ont besoin d'un cadre légal clair pour se positionner correctement, et la réglementation répondra à ce point. On notera plus spécialement que les assureurs demandent un numéro d'immatriculation, qui est tout simplement impossible à obtenir. Les communautés et groupes d'utilisateurs attendent beaucoup de la future législation sur ce point



Oui, les enfants de moins de 12 ans n'ont rien à faire sur une trottinette électrique. Ils utilisent généralement des modèles premier prix, inadaptés et peu fiables. Mais même ces modèles poussifs peuvent être dangereux pour un enfant incapable d'en maîtriser la puissance, si elle est mal dosée.

Oui, les trottinettes ne sont pas conçues pour supporter plusieurs passagers. La plupart des modèles ont un poids limite de 100-120kg. Il est parfaitement cohérent de n'autoriser qu'un seul conducteur. Peut-être pourra-t-on autoriser toutefois les parents qui transportent un enfant, sous réserve que le poids cumulé des deux passagers respecte les préconisations du constructeur.

Oui, les trottinettes et autres NVEI doivent respecter le Code de la route et avoir un comportement exemplaire. C'est une évidence.



Non, le port du casque ne devrait en aucun cas être facultatif. Les chocs à la tête, y compris à très faible vitesse, sont parmi les plus graves. Le port de gants devrait quant à lui être vivement encouragé. Puisque c'est l'argument de sécurité qui est mis en avant, comment peut-on justifier de ne pas imposer le casque ? Et bien entendu, on prendra soin de l'imposer également pour tous les véhicules et tous âges. **Des chutes de trottinettes électriques et de vélos feront tout autant de dégâts.**

Non, les trottinettes ne sont en aucune manière moins stables que les vélos. Bien que ces derniers bénéficient d'un effet gyroscopique plus élevé, celui-ci est largement compensé par un centre de gravité plus bas, et une maniabilité largement supérieure. En outre, un conducteur de trottinette mettra simplement pied à terre alors qu'un cycliste n'aura pas d'autre alternative que de tomber.

Non, il ne faut pas interdire les trottinettes hors agglomérations. Pour beaucoup de citoyens, c'est un moyen de transport quotidien économique pour se rendre au travail. De nombreux membres des communautés et groupes d'utilisateurs rapportent utiliser leurs NVEI en combinaison des transports publics, avec une moyenne de 10 km par jour. Nous proposons que les trottinettes électriques puissent circuler sur les mêmes routes que les vélos.

Non, il ne faut pas limiter la vitesse à 25 km/h, et encore moins à 20km/h par construction, pour plusieurs raisons. **Circuler à 25 km/h au milieu des voitures,** qui roulent à 50 km/h, va créer de l'énerverment chez les automobilistes et **provoquera des comportements dangereux,** voire mortels. De tels comportements ont déjà été signalés par le passé et se reproduiront inévitablement.

De nombreux utilisateurs possèdent une trottinette pouvant légèrement dépasser les 25 km/h. C'est un **investissement important qui sera bon pour la poubelle** si la limite est fixée à 25 km/h par construction. Et il faut noter que les données des constructeurs sont toujours gonflées et exagérées. Ainsi, les trottinettes annoncées comme pouvant atteindre 30 km/h ne sont capables en réalité que d'atteindre 24-25 km/h, sur plat, à pleine charge, avec un conducteur de 70kg...

En abaissant la limite à 20 km/h, la quasi-totalité des trottinettes fabriquées durant la dernière décennie seront condamnées, y compris celles des flottes. Pour autant, cela ne pénalise que les particuliers. En effet, les trottinettes utilisées par les flottes ont une durée de vie d'environ 80 jours. Elles pourront donc être remplacées par des modèles encore plus bas de gamme et dangereux. Et les compagnies pourront se retrancher derrière l'argument imparable de la législation **pour justifier une baisse de qualité.**

Les particuliers, quant à eux, ne pourront pas investir dans du matériel de si mauvaise qualité. **Ce serait trop dangereux,** et probablement hors de portée.

Et que dire que l'amende de 1500€ qui a été mise sur le devant de la scène ? **Rouler à 21 km/h en trottinette électrique serait aussi grave que de faire un très gros excès de vitesse en centre-ville de 50 km/h (100km/h au lieu de 50 km/h) ?...** Et si cela ne vous parle pas assez, cela reviendrait à **rouler à 80 km/h devant une maternelle** où la route est limitée à 30 km/h à la sortie des classes. D'après nos élus, foncer à 80 km/h avec une berline de 1500 kg devant une école serait exactement aussi grave que de rouler à 25 km/h avec une trottinette de 12 kg. Sommes-nous tomber sur la tête ?

Note : J'ai repris ce très bon exemple de la vidéo de Méline, intitulé ["Les gyroroues bientôt interdites ? L'heure est grave il faut nous battre ! - VLOG"](#), dans le cadre de la création de l'[AFDPE](#)

(Association Française de Défense des Propriétaires d'EDPM), que je vous invite à découvrir sur Youtube.

Pire encore, puisque les dispositions prévoient que ce soit une limite par construction, le simple fait de rouler avec une trottinette électrique récente exposerait les contrevenants à cette amende dès le premier kilomètre heure, même s'il la trottinette a été bridée pour respecter la limitation.

Il est cocasse de remarquer que **les vélos et trottinettes mécaniques peuvent dépasser très facilement les 20 km/h**, voire atteindre des vitesses de 50 km/h ou plus. La législation impliquerait donc d'**un véhicule à moteur aillent moins vite que son équivalent mécanique**. C'est un comble.

Pour les trottinettes électriques et autres EDPs, nous souhaitons ...

1

Une limite à 25km/h pour les pistes cyclables, mais aussi une limite complémentaire à 45km/h pour la route

La limitation à 25 km/h est justifiée pour les pistes cyclables, mais présente **un danger important sur les routes**. De nombreux automobilistes nous dépasseront et diminueront notre sécurité. Pour cette catégorie **EDP rapide**, des **obligations et contraintes de protection supplémentaires** devront être respectées.

2

Pas d'amende de 1500€ pour absence de bridage à 25km/h

De nombreux EDPs **ne peuvent pas brider la vitesse** actuellement. Les **amendes à 135€** prévues au code de la route pour excès de vitesse ou vitesse inadaptée peuvent être appliquées.

3

L'autorisation de rouler hors agglomération.

Comme les **vélos ou VAE**.

**#LOM #trottinetteresponsable
#ensemble #edp**

Les communautés et groupes d'utilisateurs s'accordent pour que la vitesse soit limitée à **30 km/h par bridage, et non par construction**. La plupart des modèles prévoient cette option. Elles s'accordent aussi pour **qu'une catégorie de "NVEI rapide" soit également créée, avec une vitesse pouvant aller jusqu'à 45 km/h**. Et au-delà, les NVEI devraient être considérés comme des motos.

Si la vitesse max reste à 20-25 km/h par construction, de très nombreux conducteurs vont se retrouver **sans moyen de déplacement pratique**. Ils devront **se rabattre sur la voiture** ou sur un scooter. Et ce choix, principalement pour des raisons de coût, ne sera pas électrique. On pourra parier que **l'alternative sera très polluante**.

Les conducteurs de trottinettes électriques des communautés et groupes d'utilisateurs rapportent économiser 2 à 3 pleins d'essence chaque mois depuis qu'ils utilisent la trottinette

électrique. Cela représente environ 2000€/an. Ce n'est pas une dépense correcte et encore moins un investissement. **C'est du gaspillage. Le gouvernement a-t-il pris la mesure des manifestations qui se déroulent dans toute la France depuis plus de six mois ? Les gilets jaunes défilent pour défendre le pouvoir d'achat, notamment pour le prix des carburants. Les peurs et la colère ne sont-elles pas assez visibles ?** Alors même que les NVEI s'imposent pour beaucoup comme une partie de la solution. C'est un gros coup de plus qui sera donné au porte-monnaie de nombreux citoyens.

À noter que le coût d'entretien des NVEI sont également très faible, contrairement à celui des véhicules thermiques. Aujourd'hui, faute de moyen, de nombreux automobilistes roulent avec des matériels hors d'âge et mal entretenus. Les trottinettes électriques s'entretiennent aussi facilement qu'un vélo.

Certains utilisateurs ne pourront tout simplement plus se rendre au travail, puisque les dispositions prévues vont les priver de leur moyen de transport principal. Ils ne pourront pas ou peu se rabattre sur des **véhicules thermiques, plus polluants et surtout plus coûteux.**

D'autres utilisateurs pourront se rabattre sur **les offres de transport en commun déjà saturées**, au prix d'une perte de temps conséquente et du **stress de rester bloquer dans les embouteillages ou les grèves.** Et c'est sans même préciser que les trajets en NVEI sont plus optimisés que les trajets en bus, qui effectuent des circuits larges. Certains utilisateurs de NVEI devront **sacrifier leurs vies de famille.** Certains seront **absents du bureau ou en retard à l'école, à la sortie des enfants.**

Et évidemment, l'écologie est aux cœurs de toutes les préoccupations. Un conducteur de trottinette électrique a une **empreinte carbone très faible**, voire nulle. Il n'émet **aucune particule dans l'air. Il ne pollue pas.** Les trottinettes remplacent les voitures et motos, principalement sur des trajets courts. Et il est important de noter que ce sont précisément sur ces trajets que **les voitures sont les plus polluantes.** Elles créent des **embouteillages et des perturbations** qui amplifient encore plus le phénomène.

Il faut bien comprendre que, même si rouler en NVEI est un plaisir pour certains, tout comme le vélo par exemple, c'est **avant tout un moyen de transport pour les conducteurs responsables.**

Les conducteurs s'organisent. On a déjà parlé de [AFDPE](#) (Association Française de Défense des Propriétaires d'EDPM), un peu plus haut, qui s'adresse principalement aux propriétaires. De son côté, l'[ANUMME](#) (Association Nationale des Utilisateurs de Micro-Mobilité Électrique) a une cible un peu plus large. Les deux associations défendent des buts communs. Dans son billet, intitulé "[les NVEI se fédèrent pour exister](#)", Jonas nous encourage d'ailleurs à adhérer...

Pour conclure, **les NVEI apportent des réponses à des préoccupations de coût, de qualité de vie, de transport, de travail, d'écologie, etc.** Il est **primordial d'établir un cadre clair.** Et ce cadre doit être **juste et cohérent.** Il doit être **discuté avec les vrais acteurs compétents des communautés,** et non pas avec des lobbies dont les intérêts sont plus alignés sur les bénéfices des actionnaires sur les intérêts des citoyens. Nous sommes d'accord avec la plupart des propositions, mais certaines nous condamnent injustement.

Encore une fois, **nous invitons les politiques à la discussion.**