



HAL
open science

Trottinettes et autres engins de déplacement personnel

Jean-Marie Pontier

► **To cite this version:**

Jean-Marie Pontier. Trottinettes et autres engins de déplacement personnel. Actualité juridique Droit administratif, 2019, 01, pp.1. halshs-02449278

HAL Id: halshs-02449278

<https://shs.hal.science/halshs-02449278v1>

Submitted on 15 Nov 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

TROTTINETTES ET AUTRES ENGINES DE DEPLACEMENT PERSONNEL

On n'arrête pas le progrès (vieille rengaine). Les trottinettes de notre enfance ont trouvé une consécration assez surprenante, aujourd'hui, auprès d'utilisateurs plus âgés, avec les trottinettes électriques. Certaines entreprises proposent déjà des modèles de trottinettes en libre-service aux usagers de la voie publique ainsi qu'en service aux entreprises.

Ces trottinettes, gyropodes, monocycles et autres engins de locomotion aux dénominations un peu exotiques (et, naturellement, anglo-saxonnes) font partie de ce que la langue administrative, avant la future loi sur la mobilité, qualifie d'engins de déplacement personnel (EDP), mais d'autres appellations fleurissent (y compris « mobilités douces » (?) Ces engins sont l'expression des besoins renforcés de mobilité comme des difficultés accrues pour se déplacer.

La diversification des types d'engins est étonnante. Selon le parangonnage fait par le CETE de l'ouest (2012), si l'engin est équipé d'un siège il relève, soit de la directive 2002/24/CE (véhicules à moteur à deux ou trois roues) et de l'arrêté du 2 mai 2003 (quadricycles légers), soit des aides à la mobilité motorisée destinées aux personnes à mobilité réduite, soit des cycles. Les trottinettes, par exemple, peuvent être à deux roues ou à trois roues (assimilables alors à un cycle), avec siège ou sans siège (mais si le siège est amovible, en position assise elle peut être assimilée à un cyclomoteur, en position debout c'est une trottinette motorisée ...).

Leurs utilisateurs, plutôt jeunes (mais pas toujours) appartiennent à des catégories sociales qui, si l'on osait, pourraient être qualifiées de « branchées » ou en phase avec leur temps. Les EDP envahissent progressivement nos villes, et l'agrément des uns fait le désagrément des autres, c'est-à-dire des piétons. Comment partager l'espace public entre les différents usages ? Telle est l'une des nouvelles questions soulevée par ces nouveaux moyens de locomotion.

Les EDP, déjà pris d'ailleurs en compte à leur manière par les assurances, ne rentrent pas dans la (longue) liste des véhicules autorisés à circuler sur la voie publique (art. R. 311-1 du code de la route) et ne sont pas assimilés à des piétons (art. R. 412-34 du même code), donc ne peuvent, légalement, circuler sur les trottoirs (mais y ont été cependant tolérés jusqu'à présent).

Tant qu'ils n'étaient pas nombreux et ressemblaient à des jouets pour les grands, ils faisaient sourire. En se multipliant, ils commencent à devenir gênants. Sur les trottoirs, la vitesse recommandée était de 6km/h (allure à un pas rapide), la vitesse limite à laquelle on pourrait tendre étant de 20/25km/h, mais sur la chaussée. Certaines villes (Paris) ont d'ailleurs commencé à prévoir une verbalisation en cas de circulation sur les trottoirs.

Ces modes dits écologiques de transport ne le sont peut-être pas autant qu'affirmé et que souhaité : les batteries doivent être rechargées, mais avec quelle électricité ? S'il s'agit d'énergie fossile, il est permis de se poser des questions ; quant au recyclage éventuel il est complexe (notamment en raison des matériaux contenus dans les batteries) et exige lui aussi des dépenses énergétiques.

Expression de la modernité technologique, de promesses (peut-être fallacieuses) de respect de l'environnement, et donnant bonne conscience à leurs utilisateurs, ces engins d'un nouveau type contribuent à dessiner un nouveau paysage urbain, accentuant le contraste avec le milieu rural et suscitant des interrogations d'ordre écologique et social (donc politique), voire philosophique.

Jean-Marie Pontier

Professeur émérite à l'université d'Aix-Marseille