

Les trottinettes, quelle catégorie ?

Les véhicules légers électriques unipersonnels, également appelés engins de déplacements personnels électriques (EDP électriques) regroupent des engins tels que la trottinette électrique, les gyropodes, la monoroue ou l'hoverboard.

En France, les EDP électriques n'appartiennent à aucune des catégories de véhicules actuellement définies dans le Code de la route et leur circulation dans l'espace public n'est actuellement pas réglementée, si bien que pour l'heure aucune disposition du code de la route n'est adaptée à ces engins.

L'article R. 412-34 réserve l'usage des trottoirs aux piétons. Sont assimilés aux piétons, les personnes qui conduisent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirme, ou tout autre véhicule de petite dimension sans moteur ; les personnes qui conduisent à la main un cycle ou un cyclomoteur ou encore les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-mêmes ou circulant à l'allure du pas. De plus, le texte ajoute que la circulation de tous véhicules à deux roues conduits à la main est tolérée sur la chaussée. Dans ce cas, les conducteurs sont tenus d'observer les règles imposées aux piétons. À l'évidence, les actuelles trottinettes, qui peuvent atteindre la vitesse de 25 km/h, ne peuvent être assimilées à aucune de ces catégories. Moralité, sauf à se déplacer à la vitesse d'un piéton, pas de trottinette sur le trottoir.

Concernant la piste cyclable, l'article R. 110-2 du Code de la route définit la bande cyclable comme une voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies. Or, un cycle est un « véhicule ayant au moins deux roues et propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles » (C. route, art. R. 311-1). Tout comme les scooters n'ont rien à faire dans les bandes cyclables, la trottinette doit en être impitoyablement chassée.

Reste donc la chaussée. Mais là encore, il n'est pas le bienvenu. Aux termes de l'article L. 321-1-1 du Code de la route, « le fait de circuler sur les voies ouvertes à la circulation publique ou les lieux ouverts à la circulation publique ou au public avec un cyclomoteur, une motocyclette, un tricycle à moteur ou un quadricycle à moteur non soumis à réception est puni d'une contravention de la cinquième classe ». La trottinette n'étant pas soumise à réception, c'est-à-dire à homologation, n'a donc rien à faire sur la chaussée....

Comm. de presse, ministère, 6 mai 2019

Le Gouvernement souhaite modifier le Code de la route afin de tenir compte des nouveaux engins de déplacement personnels motorisés que sont notamment les trottinettes, monoroues ou encore gyropodes. À cette fin, un projet de décret vient d'être finalisé et notifié à la Commission européenne. Ce projet sera présenté au Conseil national d'évaluation des normes puis au Conseil d'État. Le projet prévoit que les EDP motorisés sont interdits de circuler sur le trottoir sauf si le maire prend des dispositions afin de les y autoriser. Sur les trottoirs, l'engin doit être conduit à la main sans faire usage du moteur. En agglomération, ils ont obligation de circuler sur les pistes et bandes cyclables lorsqu'il y en a. À défaut, ils peuvent circuler sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km/h. Hors agglomération, leur circulation est interdite sur la chaussée, elle est strictement limitée aux voies vertes et aux pistes cyclables. Le stationnement sur un trottoir n'est possible que s'ils ne gênent pas la circulation des piétons. Le port du casque est obligatoire pour les utilisateurs de moins de 12 ans. Il est interdit de circuler avec un engin dont la vitesse maximale n'est pas limitée à 25 km/h. Cette nouvelle réglementation devrait entrer en vigueur à la rentrée 2019.

La problématique de l'indemnisation :

• Cas de la trottinette électrique homologuée :

La trottinette électrique homologuée, c'est-à-dire celle dont la vitesse peut dépasser 25 km/h, et qui doit avoir fait l'objet d'une déclaration à la préfecture est en principe assurée par une assurance de véhicule.

Ces trottinettes homologuées sont autorisées à circuler sur la chaussée dès lors qu'un numéro d'identification lui a été attribué et qu'elle a été pourvue d'une plaque d'identification.

Ce type de trottinette n'est pas autorisé à circuler sur le trottoir.

Si un piéton est victime d'un accident causé par le conducteur d'une trottinette motorisée homologuée, le régime protecteur mis en place par la loi du 5 juillet 1985 dite loi Badinter sur les accidents de la route devrait être mis en œuvre, aux fins d'indemnisation des préjudices corporels et matériels de la victime.

Avant toutes choses, en cas d'accident une déclaration de sinistre devra être réalisée par le conducteur de la trottinette homologuée, considérée comme véhicule terrestre à moteur. En cas d'accident grave, un procès-verbal de constat sera dressé par les forces de l'ordre.

En fonction du préjudice subi par la victime piétonne, il y aura lieu de diligenter une ou des expertises.

La victime, assistée de son Conseil devra ensuite faire valoir son droit à indemnisation, face à l'assureur du conducteur, ou à défaut d'accord amiable, devant la juridiction compétente.

Chaque préjudice doit être convenablement évalué, et justement indemnisé.

• Cas de la trottinette électrique non homologuée :

La situation est plus complexe si l'accident intervient entre un piéton et un conducteur de trottinette électrique non homologuée à s'assurer.

En effet, le régime juridique applicable aux trottinettes électriques, gyropodes et autres hoverboards non homologués pour circuler sur la route (dont la vitesse ne peut dépasser 25 km/h) n'est pas clairement défini par la loi.

Au delà de 6km/h, la jurisprudence assimile ces nouveaux véhicules électriques individuels (NVEI) à des engins à moteur. Ils doivent, en toute logique être assurés comme tel.

Cependant, nombreux sont les propriétaires de trottinette à ne pas l'avoir assurée.

Compte tenu du flou relatif au régime juridique applicable à ces engins de déplacement personnel motorisés, les assureurs adoptent des positions différentes s'agissant du régime d'indemnisation en cas d'accident de la circulation.

Pour certains, la garantie responsabilité civile du conducteur incluse dans les contrats multirisques habitation couvre tous les dommages accidentels de la vie courante.

D'autres estiment pour leur part que si la vitesse maximale de l'engin impliqué excède 6 km/h, il s'agit d'un véhicule terrestre à moteur, soumis à obligation d'assurance ; autrement dit, les conducteurs, sauf assurance spécifique, ne sont pas garantis.

En toutes hypothèse, l'assurance exige souvent que soit rapportée la preuve de la faute du conducteur.

Si l'assureur exclut la garantie, ou si l'accident a été provoqué par une personne non identifiée il devient alors nécessaire de saisir :

- Le fonds de garantie, lequel n'acceptera de prendre en charge l'indemnisation des dommages corporels que dans des circonstances strictement déterminées. De plus, le fonds de garantie conditionne toute indemnisation à la condition que la victime ait la nationalité française ou ait sa résidence principale fixée sur le territoire français.

- La juridiction compétente. Fort heureusement, à ce jour la jurisprudence est favorable à la reconnaissance du droit à indemnisation des piétons.

Au regard de la jurisprudence :

- Les piétons blessés par le fait d'une trottinette électrique sont indemnisés sur le fondement de la responsabilité de la chose, art. 1242 c.civ (anc 1384 c.civ). (CA Nîmes 23/02/2010 n°08/00062)

- Les utilisateurs de trottinettes électriques blessés par un VTM sont indemnisés conformément à la loi Badinter, en qualité de piéton lorsqu'il n'est pas démontré qu'ils circulaient à plus de 6km/h. (CA Aix 23/11/2017 n°16/19514). Si bien que le fait que la victime circule sur le trottoir avec une trottinette n'est pas retenu comme une faute inexcusable de la victime, et ne la prive pas de son droit à indemnisation (CA Aix 05/04/2018 n°16/20828)