



Trottinettes : comment les villes tentent de remettre de l'ordre

Près du pont Alexandre III, à Paris, en septembre 2022.

Alors que le gouvernement devrait annoncer bientôt un cadre national plus strict, Paris va soumettre leur interdiction au vote des habitants. Dans les autres métropoles, chacun y va de sa mesure pour éviter l'anarchie.

ANGÉLIQUE NEGRONI
anegroni@lefigaro.fr

TRANSPORTS Elles sont déjà sur la sellette. Apparues en nombre dans nos villes il y a seulement cinq ans, les trottinettes électriques sèment toujours la zizanie, malgré les tentatives de régulation. À Paris, la maire Anne Hidalgo a jeté l'éponge : elle ne veut plus de ces engins proposés en libre-service par trois opérateurs. Une position contestée sur le fond comme sur la forme par l'opposition. Car au lieu d'assumer ce choix, l'édile socialiste s'en remet aux Parisiens, invités à voter le 2 avril prochain pour dire s'ils veulent garder ou non ces 15 000 «bolides» proposés en «free floating».

L'opposition, qui a fait de la trottinette un sujet politique, y faire la manœuvre. Ce passage par les urnes permettrait à la maire de Paris de ne pas se déjuger. «Championne de la communication, M^{me} la maire rétrograde sur une décision politique qu'elle avait elle-même prise», soulignent les élus macronistes dans une

tribune relayée par la presse. Et d'interroger : «Si la maire de Paris s'affirme comme le chantre de la démocratie participative, pourquoi ne pas l'avoir fait sur des sujets encore plus controversés et structurants?» Pour le LR, le choix d'Anne Hidalgo est tout simplement un aveu d'échec. «Elle fait payer aux Parisiens son impréparation. L'arrivée de la trottinette dans la capitale n'a été ni encadrée, ni contrôlée. Il y a des accidents, un stationnement anarchique!», dénonce Nelly Garnier, conseillère de Paris qui reproche à Anne Hidalgo de s'entêter dans ce qu'elle fait le mieux : punir. «Elle punit les automobilistes en les empêchant de rentrer dans la capitale, elle punit les deux-roues motorisés en leur imposant le stationnement payant et elle punit aujourd'hui les adeptes de la trottinette en voulant y mettre fin.»

À Paris comme dans d'autres grandes villes françaises, ce moyen de transport original a pourtant pris du galon en quelques années seulement. La trottinette s'est imposée comme une alternative crédible à la marche et au métro. Dans la capitale, en 2022, elle comptait

2 millions d'utilisateurs et a permis 15,5 millions de trajets. Plutôt que de l'interdire, l'opposition réclame ainsi des mesures plus contraignantes dans chaque ville, comme le prévoit la loi. Mais à part quelques règles nationales, chaque municipalité peut en effet imposer ses propres exigences aux opérateurs. Et selon Les Républicains, Anne Hidalgo n'a pas su taper du poing sur la table.

«La maire de Paris fait payer aux Parisiens son impréparation. L'arrivée de la trottinette dans la capitale n'a été ni encadrée, ni contrôlée»

NELLY GARNIER, CONSEILLÈRE (LR) DE PARIS
F. BOUCHON/LE FIGARO

Face aux débordements liés à la trottinette, le ministère des Transports, qui porte aussi une responsabilité, annonce prochainement un cadre national plus strict. Il était temps. Car par-delà les désaccords, un point a été consensuel et engin constitue un véritable danger. Pour les piétons, qui le voient surgir sur les trottoirs où il ne doit pourtant pas circuler. Pour les vélos, pris de court par ces casse-cou qui respectent encore moins qu'eux les règles de circulation. Et pour les automobilistes, qui redoutent de fancher l'un d'eux à chaque carrefour. En arrivant en voiture dans la capitale, les provinciaux, eux, ont l'impression de débarquer dans une jungle. «C'est à ne plus vouloir venir à Paris», s'agace l'un d'eux.

«Le problème, selon Anne Lavaud, déléguée générale de l'Association prévention routière, c'est que les trottinettes, bien qu'elles soient un mode de déplacement, restent un jeu pour beaucoup et c'est particulièrement vrai quand on les utilise en libre-service. Les usagers propriétaires de leur trottinette sont bien plus responsables.» Autre aberration, la quasi-absence de contrôle et de sanction. La trottinette a quartier libre et certains parcourent les villes dans une glisse urbaine que rien n'arrête, pas même les feux. D'autres grimpent sur le trottoir ou montent à deux sur le véhicule - des comportements interdits. «On fait les zigzags, on s'amuse!», témoigne Jeanne, 17 ans, qui poursuit : «Une fois, la police m'a arrêtée car j'avais derrière moi une copine. On nous a dit que cela ne se faisait pas. Ma copine est descendue et est remontée la rue suivante.» La nuit venue, le danger s'aggrave. Au sortir des boîtes de nuit et des bars, les noctambules délaissent le taxi pour une trottinette, moins coûteuse. Derrière le guidon, des esprits ébriés tentent alors de rejoindre leurs pénates.

Dans cette anarchie, les accidents ne font qu'augmenter. Trente-quatre utilisateurs de trottinette ont perdu la vie en 2022 contre 10 en 2019, 600 blessés graves ont été dénombrés l'an passé contre 200 trois ans plus tôt. Mais il y a aussi ces centaines de chutes non comptabilisées car échappant à tout recensement. «Quand la trottinette heurte un obstacle, l'usager est projeté en avant et tombe la tête la première sur le sol», décrit Anne Lavaud. Souvent, la victime n'a pas le réflexe de se protéger avec les mains. «Surtout lorsqu'elle utilise en même temps son portable», relève le docteur Rafik Masmodi.

Aux urgences de l'hôpital Georges-Pompidou, ce dernier est aux premières loges des blessures générées par cet engin instable : pommettes fracturées, nez éclatés... «Il faut alors reconstituer le visage», dit-il, désolé de ce qu'il voit. «Ces usagers, qui sont déjà vulnérables en recourant à ce mode de transport, multiplient les imprudences. Quand on voit certaines personnes perchées sur des talons pour faire de la trottinette, s'offusque-t-il. D'autres accidents dont il a été témoin révèlent que les chaussures ou les pistes cyclables sont inadaptées. «Un jeune de 21 ans qui circulait la nuit sur une piste n'a pas vu que celle-ci s'interrompait et a heurté le trottoir», relate le praticien. Bilan : fracture de l'os malaire et plusieurs points de suture sous l'œil. Pour connaître l'ampleur de cette «bobologie» qui passe sous les radars des autorités, l'hôpital Georges-Pompidou travaille à la création d'un observatoire national en mettant au point un questionnaire type. «Une fois validé, celui-ci sera soumis à tous les hôpitaux afin de recueillir les mêmes données. Ce sera utile pour la prévention et pour adapter les équipements», explique Rafik Masmodi.

Ces casse-cou qui terminent parfois sur un brancard font aussi des blessés. Le 10 janvier dernier, alors qu'elle sortait d'un «job dating», Sandrine, une sportive de 57 ans, a cru qu'elle allait périr sur un trottoir de Soisy-sous-Montmorency (Val-d'Oise). L'un de ces «bolides» lui a foncé dessus. «Cela a été comme un mur arrivant sur moi», se souvient-elle. Les conséquences sont lourdes : vertiges persistants, baisse de l'audition, de la vue... et perte de l'emploi d'assistante de direction qu'elle venait de déléguer. «Pendant plusieurs semaines, mon cerveau a déraillé. Je n'arrivais plus à faire une phrase correcte et prenais un mot pour un autre», décrit-elle. Comme d'autres, l'auteur de la collision n'était pas assuré - c'est pourtant obligatoire. Selon nos informations, l'accidentologie impliquant des trottinettes non assurées expose 756 cas recensés en 2022 contre 392 en 2021, soit une hausse de 94%. Le fonds de garantie qui gère ces dossiers prend alors en charge les frais de la victime avant de se retourner contre les auteurs. En 2018, il n'avait eu à traiter que trois affaires de ce type.

David Bellard, l'adjoint parisien aux transports, est sur la même longueur d'onde qu'Anne Hidalgo : pour lui, il faut siffler la fin du match. «Si on fait un bilan d'expérience de ces trottinettes en libre-service, c'est négatif. On a cherché à réguler, on est passé de 17 opérateurs en 2018 à 3 aujourd'hui et ça ne marche pas, franchise-t-il en se prenant aux trois loueurs restants. On leur a demandé de bloquer la vitesse de leurs engins à 10 km/h au lieu des 25 km/h prévus, d'immatriculer leur flotte pour identifier les auteurs d'incivilités et rien n'a été fait.» Les détracteurs de ce mode de transport ajoutent que seulement 1% des batteries au lithium de ces engins sont recyclées en Europe. «La trottinette n'a vraiment rien d'écologique», accuse Arnaud Kieibasa d'Apacauvi, une association qui défend les victimes d'accidents par les trottinettes.

«Si on fait un bilan d'expérience de ces trottinettes en libre-service, c'est négatif. On a cherché à réguler, on est passé de 17 opérateurs en 2018 à 3 aujourd'hui et ça ne marche pas»

DAVID BELLARD, ADJOINT AUX TRANSPORTS DE LA MAIRIE DE PARIS
J.-C. MARMARA/LE FIGARO

Faut-il arrêter le «free floating»? Les opérateurs jurent évidemment que non et accusent la ville de Paris d'avoir cessé les comités de suivi dès novembre 2021. En d'autres termes, Anne Hidalgo n'a rien supervisé. «Pour autant, on peut adopter de nombreuses mesures», fait valoir Maggy Gerbeaux, directrice des affaires publiques chez Dott, l'un des trois opérateurs. Parmi ces mesures : la reconnaissance faciale pour vérifier l'âge - minimum 12 ans - ou le recours à des tests via le téléphone pour vérifier l'état de sobriété de l'utilisateur. Sentant le vent du bout passer près de leurs oreilles, les opérateurs parisiens commencent à immatriculer leur flotte. «On regrette d'en arriver là, car avec les autres villes cela se passe bien», indique la même responsable chez Dott.

Le ministre délégué aux Transports, Clément Beaune, va donc prochainement muscler l'arsenal national : remonter l'âge d'utilisation à 14 ou 16 ans, renforcer la visibilité des trottinettes... De quoi rassurer la ville de Villeurbanne qui, à cause de tous ces accidents et débordements, interdit aujourd'hui le «free floating». Les trottinettes qui circulent en nombre à Lyon, sa grande voisine, ont pour l'heure interdiction formelle de passer la frontière pour rouler dans ses rues. ■

ARTCURIAL

STATUE STÉLÉPHORE ASSISENUELLE DE PÉROU/AMU EN CALCAIRE
Rég. Appl. Min. Mon. et Ence. n° 171 de la VIII^e - 9/Noëlle
Estimation : 80 000 - 120 000 €

ESTIMATIONS GRATUITES & CONFIDENTIELLES
Archéologie & Arts d'Orient

Vente en préparation le 24 mai 2023
Clôture du catalogue début avril

+33 (0)1 42 99 20 75 licame@artcurial.com