

Trottinettes électriques : un arrêté qui fait débat

Le président du CIQ Lieutaud-Rome-Préfecture estime "ubuesque" de n'autoriser leur circulation que sur les trottoirs et pistes cyclables. La Ville s'explique

Les trottinettes électriques entrent progressivement dans les pratiques de circulation des Marseillais. La nouvelle loi mobilité, annoncée par la ministre des Transports Elisabeth Borne, devrait entrer en vigueur en septembre, peut-être même avant. Mais aucune législation n'existe en attendant pour ces "engins de déplacement personnel motorisés" (EDPM), comme les trottinettes électriques, mais aussi les monoroues et autres gyropodes. Un flou juridique qui a poussé les municipalités à poser des arrêtés afin d'encadrer la pratique.

Dans l'attente de l'adoption de la loi, à Paris, rouler sur le trottoir est ainsi puni d'une amende de 135 euros. À Marseille, un arrêté a été publié le 28 mars pour rappeler la tolérance zéro sur les trottoirs au-delà de 6 km/h, pour permettre uniquement la vitesse de 25 km/h sur les pistes cyclables et l'interdiction formelle de l'utilisation de ces trottinettes sur les voies de circulation.

Une situation "ubuesque", dénonce cependant Jean-Claude Tricoche, président du CIQ Lieutaud-Rome-Préfecture.

"Comme dans d'autres grandes villes, les trottinettes ont envahi les trottoirs mettant en danger les piétons et leurs utilisateurs. On peut s'interroger sur ce qui motive les élus à autoriser des modes de déplacement non identifiés, sans réglementation et souvent sans assurance pour les utilisateurs comme pour les victimes. L'effet de mode, le faux alibi écologique, la liberté...?, s'interroge-t-il d'abord. Loin de garantir la sécurité des piétons, l'arrêté pris à Marseille limite la circulation des trottinettes aux trottoirs et aux pistes cyclables. Comment peut-on penser que les utilisateurs ne dépasseront pas les 6 km/h sur les trottoirs comme le prévoit le texte? De plus, au regard du nombre très limité de pistes cyclables et l'interdiction de circulation sur la chaussée, la déambulation sur les places et trottoirs va devenir un sport de plus en plus dangereux. Deux-roues motorisés et vélos ne respectant déjà pas le Code de la route, cet arrêté incite à l'incivilité. De plus il est contra-



Les trottinettes électriques doivent-elles circuler sur la chaussée ou sur le trottoir? En attendant la législation se précise, les avis divergent.

/PHOTO DAVID ROSSI

dictoire avec le projet législatif en préparation." En effet, la future loi prévoit d'autoriser la circulation sur la chaussée et de l'interdire sur les trottoirs, sauf si le maire en décide autrement. Cette interdiction vise à protéger les piétons vulnérables, comme les enfants et les personnes âgées. L'engin devra être conduit à la main sans utiliser le moteur.

"Un service plébiscité"

Si Jean-Luc Ricca, adjoint à la circulation (Agir), reconnaît qu'un grand nombre d'utilisa-

teurs ne respectent pas les règles, il argue que ces "incivilités concernent l'ensemble des véhicules. Doit-on pour autant se passer de ce moyen de transport moderne et écologique, qui connaît un véritable succès sur notre territoire?" L' élu se défend aussi en rappelant qu'il a voulu "mettre fin à l'anarchie dès le départ. Nous avons été la première ville à faire voter une charte, adoptée à l'unanimité en décembre en conseil municipal, pour encadrer l'activité. Puis des conventions ont été signées avec chaque société."

Bien sûr, Jean-Luc Ricca concède que l'on en est toujours "à la phase expérimentale. Lorsque l'arrêté a été pris, la loi n'était pas connue et nous avons estimé, au vu des accidents à répétition à Paris - il y a même eu deux morts - qu'il était bien plus dangereux que les trottinettes circulent sur la route". Il précisera qu'entre le 20 janvier et le 5 juin, 84 accidents, dont 82 légers, ont été comptabilisés. À mettre en relation avec les "1 000 accidents de deux-roues sur la même période! Cela montre bien que cela ne fonctionne pas si mal, d'autant que nous avons le retour de milliers d'utilisateurs satisfaits. Il faut remettre les choses dans leur contexte. D'autant que Paris n'est pas un modèle: la municipalité a accepté 12 sociétés et 20 000 trottinettes sur un territoire plus petit que Marseille pour pallier le manque après Autolib et Vélib et a donc été débordée."

Quid de l'arrêté pris par la Ville une fois que la loi entrera en application? "L'arrêté évoluera certainement, je ne m'interdis pas de repenser le dossier en tenant compte des remarques pertinentes et retours d'expérience." Réponse dans quelques semaines.

Sabrina TESTA

QUELQUES CHIFFRES

Les trottinettes électriques, à Marseille, c'est plus de 148 000 utilisateurs, 800 000 trajets effectués, 155 tonnes de CO2 évitées dans l'atmosphère et 1387 500 kilomètres parcourus depuis le 20 janvier. Selon la municipalité, le service est plébiscité par des utilisateurs toujours plus nombreux (60% de Marseillais, 40% de touristes). 6 sociétés déploient actuellement au total 2 650 trottinettes par jour.

Entre le 20 janvier et le 5 juin, 84 accidents, dont 82 légers, ont été comptabilisés.

La Ville a lancé un appel d'offres le 19 mai auquel 9 sociétés ont répondu. Trois seront retenues en fonction de divers critères (liés à l'emploi, la sécurité, l'aspect financier puisqu'elles reversent une redevance), qui ne pourront déployer pas plus de 2 000 trottinettes chacune à compter de fin août. La Ville veut aussi que ces sociétés trouvent une manière d'inciter les utilisateurs (points, réductions...) à stationner les trottinettes dans des stations identifiées qu'elle mettra en place progressivement.