



POSITION 06 / 2017

Pour des surfaces piétonnes au rythme du pas

Position au sujet des engins motorisés : trottinettes électriques, hoverboards et monowheels

www.fussverkehr.ch



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera



Prise de position 2017/06

Pour des surfaces piétonnes au rythme du pas

Mobilité piétonne Suisse, l'association des piétons, souhaite assurer le maintien d'espaces piétonniers réellement dédiés aux personnes à pied. L'usage des surfaces piétonnes, notamment les trottoirs, par des personnes recourant à des engins motorisés récemment arrivés sur le marché, met en danger la qualité et de la sécurité des trottoirs, des rives ou des places. Une grande majorité de ces véhicules n'est aujourd'hui pas autorisée à circuler où que ce soit dans la rue. C'est pourquoi un important travail de lobbying exercé par les distributeurs de ce type d'engins tente de modifier les exigences légales afin d'autoriser la circulation de nouveaux véhicules sur les surfaces piétonnes. Les hoverboards ou les trottinettes électriques sont parfois plus ludiques qu'efficaces. Du point de vue de l'association, toutes les autorisations de circulation supplémentaires sur les espaces piétonniers entraînent de nouveaux risques, voire conflits pour les personnes à pied, et doivent pour cette raison être évitées.

1. De quels types d'engins est-il question ?

Il n'est plus rare aujourd'hui d'observer des trottinettes ou skateboards électriques, des *hoverboards*, *monowheels* ou des gyropodes dans nos rues. Des engins de « mobilité augmentée » pourrait-on dire, puisque comparés aux déplacements à pied « standards », ils ajoutent en général de la vitesse et diminuent l'effort nécessaire pour se déplacer. Ces outils confèrent une touche moderne et technologique aux déplacements urbains, et permettent de se démarquer, ce qui en soi est une bonne chose pour promouvoir la marche.

Mais leur utilisation pose d'importantes questions et mérite d'être régulée. Ce que beaucoup de gens ignorent, c'est que ces usagers futuristes se déplacent la plupart du temps illégalement. En effet, en Suisse, excepté les gyropodes de la marque Segway et quelques modèles de trottinettes électriques, la circulation de ces engins motorisés est uniquement autorisée sur terrain privé fermé (état au printemps 2017). Les vitesses très variables de ces véhicules (vitesse maximale entre 5 et 40 km/h) ainsi que leur poids (entre 2 kg et 50 kg) sont particulièrement problématiques. Le facteur de la vitesse peut notamment varier considérablement entre des engins d'apparence similaire.

Par ailleurs, alors que les efforts vont croissant pour encourager les déplacements quotidiens actifs, ce type d'engins va à l'encontre des objectifs de santé publique actuels. Il convient dans tous les cas de s'interroger sur les conséquences de ce type de mobilité assistée sur l'activité physique et donc la santé.

2. Quelle est la situation aujourd'hui ?

La loi fédérale sur la circulation routière (LCR) constitue la base juridique pour l'utilisation des surfaces piétonnes, notamment à l'article 43 alinéa 2 : « Le trottoir est réservé aux piétons, [...] ». Les exceptions ont été prévues par le législateur uniquement pour les aides à la mobilité pour les personnes handicapées et les vélos d'enfants. Ce principe de base a été progressivement assoupli ces dernières années, imposant aux piétons le partage des surfaces qui leur étaient à la base, réservées, avec un nombre croissant d'engins.

Le Conseil fédéral a ouvert une brèche par rapport au principe de base selon lequel les surfaces piétonnes sont réservées aux piétons, lorsqu'il a admis les vélos sur les trottoirs afin de garantir la sécurité sur le chemin de l'école (art. 65, al. 8 OSR) en 1998. Par la suite, d'autres véhicules ont été progressivement admis et des prérogatives supplémentaires ont été accordées à ceux déjà autorisés.

- En novembre 2007, l'Office fédéral des routes a octroyé une autorisation au « Segway PT i2 » en tant que motorcycle léger, pour lequel il a fixé la vitesse maximale à 15 km/h. Dans un deuxième temps, le « Segway PT i2 » a été introduit dans la catégorie des gyropodes et la circulation de cette catégorie d'engins autorisée sur les infrastructures cyclables. L'assimilation des gyropodes aux vélos électriques légers a constitué l'étape de libéralisation suivante. Comme ceux-ci, ils sont maintenant également autorisés à circuler aux mêmes endroits que les vélos, c'est-à-dire y compris sur certaines surfaces partagées avec les piétons.
- Les trottinettes électriques sont autorisées depuis le 1^{er} janvier 2017 et font partie de la catégorie des vélos électriques légers. Cette approbation a également eu lieu progressivement, d'abord par la suppression de l'obligation d'avoir des pédales, puis d'avoir une selle, pour qu'un engin soit assimilé à un vélo.

Tous les autres engins motorisés vendus comme des « accessoires de mobilité augmentée » à la mode sont jusqu'à présent uniquement autorisés sur terrain privé fermé. Beaucoup de vendeurs maintiennent vraisemblablement un certain flou à ce sujet, profitant du hiatus entre l'interprétation courante de l'indication « pas autorisé sur la route » et la signification juridique du mot « route », qui désigne en réalité toutes les surfaces soumises à la loi fédérale sur la circulation routière, soit en principe tous les lieux accessibles au public. Beaucoup d'acheteurs déduisent par conséquent à tort que l'engin n'est pas autorisé sur la chaussée, mais qu'il peut être utilisé sur les surfaces piétonnes.

De nombreux fabricants omettent également de mentionner qu'il s'agit dans les faits d'un véhicule motorisé, en recourant au concept marketing d'« aide à la mobilité » donnant l'impression que l'engin est entre autre destiné aux personnes à mobilité réduite. Cette appellation fait l'impasse sur l'interdiction légale de rouler sur les surfaces piétonnes, dont les trottoirs. Elle est par ailleurs erronée, car les véhicules motorisés de type *monowheel* requièrent un bon sens de l'équilibre, et sont donc généralement inadaptés pour les personnes en situation de handicap.

3. Conséquences de l'autorisation de nouveaux types d'engins électriques

La séparation entre le chemin piéton et la chaussée s'estompe toujours plus en défaveur des piétons et l'autorisation progressive de véhicules motorisés sur les surfaces piétonnes, la facilitation et l'extension de leur utilisation mènent à un point de non-retour. Pour les usagers de la route, Il devient de plus en plus compliqué de savoir à quels endroits il n'est pas autorisé de circuler avec un véhicule motorisé.



Les segways sont désormais autorisés à circuler sur les surfaces piétonnes où les vélos le sont aussi. Neumühlequai à Zurich (photo : Mobilité piétonne Suisse).

Un nombre croissant de personnes effectuent leurs trajets avec un véhicule motorisé en empruntant des surfaces piétonnes, souvent sans être conscientes qu'elles enfreignent la loi sur la circulation routière. La mixité d'usage fait toujours le pari d'un savoir « vivre ensemble », qui, force est de constater, n'est de loin pas toujours au rendez-vous. Une situation face à laquelle les autorités sont relativement démunies. C'est pourquoi la mixité n'est possible que lorsqu'un certain nombre de conditions sont remplies. La transformation de surfaces piétonnes en surfaces mixtes doit par ailleurs rester une exception.

La première cohabitation qui découle de cette évolution sur certaine surface est celle des personnes à pied avec les cyclistes, ceux conduisant des vélos normaux autant que des vélos à assistance électrique lents ou rapides. Au cours des dernières années, des véhicules motorisés sans assistance au pédalage ont également été introduits, augmentant les cas de cohabitation entre usagers au profil fort distinct. Les trottinettes électriques qui sont petites, légères et hautement motorisées sont particulièrement attractives. Elles constituent par conséquent un problème plus courant, puisque les trottinettes électriques peuvent facilement être emportées dans les transports publics et ainsi circuler dans les gares et partout en ville.



Trottinette électrique à la gare de Stadelhofen (Zurich). L'utilisateur n'est probablement pas conscient qu'il circule illégalement (photo : Mobilité piétonne Suisse).

Le non-respect, conscient ou non, des règles de circulation – particulièrement sur les surfaces destinées aux piétons – a tendance à augmenter. Cette situation met en cause la sécurité et l'attractivité des chemins pour piétons et compromet la sécurité juridique.

4. Mobilité piétonne Suisse revendique la protection des surfaces réservées aux piétons par les mesures suivantes :

- 🚶 Maintenir les surfaces piétonnes libres de tous véhicules motorisés**
- 🚶 Protéger les consommateurs en empêchant l'importation et la vente de véhicules non agréés**
- 🚶 Garantir le respect des lois par des sanctions efficaces**

5. Mobilité piétonne Suisse propose l'application des principes suivants :

- 🚶 Réserver les chemins pour piétons aux seuls piétons**
Les trottoirs, les chemins pour piétons et autres surfaces qui sont destinées aux piétons doivent être exempts – ou libérés – de véhicules motorisés. La sécurité et le bien-être des piétons sur les surfaces qui leur sont réservées doit être garantie.
- 🚶 Immatriculer les véhicules pour clarifier la situation**
S'ils sont autorisés à circuler, les véhicules motorisés devraient se voir délivrer une autorisation, et s'ils ne le sont pas, ils devraient être interdits de la vente pour éviter les quiproquos. Seule l'indication « pas d'homologation routière » indique qu'ils ne sont pas admis sur les trottoirs, induisant l'acheteur ou l'acheteuse en erreur.
- 🚶 Protéger les consommateurs**
Afin d'éviter aux consommateurs d'acquérir des engins inutilisables sur le plan légal, il convient d'exclure de l'importation et de la vente les véhicules non autorisés hors de terrain privé et fermé.

 **Procéder à des achats tests dans les commerces**

Les commerçants susceptibles de vendre des véhicules n'étant alors plus autorisés sur le marché suisse, devraient être contrôlés et le cas échéant sanctionnés.

 **Accompagner tout véhicule motorisé d'un permis de circulation clair**

Afin de rendre la situation plus transparente, tout usager d'un véhicule motorisé devrait détenir un permis de circulation indiquant la catégorie du véhicule ainsi que des données techniques (fabricant, année de mise en service, puissance du moteur, etc.). Afin de réduire le travail des services des automobiles, les points de vente devraient être chargés de délivrer ces documents. Cette mesure contribuerait également à protéger contre le vol en compliquant la revente des véhicules.

 **Même âge minimum que pour les vélos électriques**

Les exigences minimales à remplir pour obtenir un permis pour tout type de véhicule motorisé de loisir devraient être les mêmes que celles qui prévalent pour les vélos électriques (dès 14 ans avec un permis de catégorie M et dès 16 ans sans permis).

 **Cultiver la connaissance des règles en vigueur**

Les responsables des services cantonaux compétents ont pour mission de faire connaître et respecter la législation. Des sanctions rigoureuses en cas de transgressions (amendes, confiscations de véhicules ou retrait du permis de conduire) font partie de la palette de mesures qui doivent être mises en œuvre pour que les lois soient connues, comprises et appliquées.

 **Confisquer les véhicules non autorisés**

Une communication ciblée sur les possibilités de confiscation a un effet préventif efficace. Parmi les sanctions, figure par exemple la confiscation de véhicules motorisés non autorisés.

 **Sanctionner les infractions par un retrait de permis temporaire**

Comme pour les autres véhicules, quiconque met un véhicule non autorisé en circulation doit pouvoir être sanctionné de manière proportionnée à l'infraction par un retrait de permis temporaire.

6. Permettre les usages pertinents

 **Faciliter l'accessibilité des personnes en situation de handicap**

Le recours à un moyen auxiliaire pour compenser un handicap, garanti par la loi sur l'égalité des personnes handicapées (LHand) est justifié. Sur les surfaces réservées aux piétons, ces véhicules doivent toutefois rouler à l'allure du pas.

 **Adaptation de la dérogation octroyée à la Poste**

Grâce à un permis spécial délivré par la Confédération, la Poste est autorisée à circuler avec des véhicules sur les surfaces réservées aux piétons. Cette dérogation spéciale devrait toutefois être assortie de conditions qui garantissent la sécurité et l'attractivité des espaces piétons (allure du pas, assurer une largeur minimale pour les piétons, respectivement pour les fauteuils roulants).

 **Exceptions uniquement avec autorisation de la Police**

Des exceptions justifiées ne devraient être délivrées qu'avec l'autorisation de la police et jamais de manière généralisée. Ces autorisations doivent être limitées au véhicule, au conducteur, au trajet et au temps d'utilisation, sous réserve d'autres conditions.