

Berne, le 19 mai 2020

**Communiqué de presse**

Expéditeur	Service de presse du BPA
Téléphone	+41 31 390 21 21
E-mail	medias@bpa.ch
Informations	medias.bpa.ch

# Accidents de trottinette électrique

## Leur prévention passe par les fabricants, les loueurs et la police

**Avec l'assouplissement des mesures anti-coronavirus, la population helvétique retrouve progressivement sa mobilité. Les trottinettes électriques font ainsi leur réapparition. Dans différentes villes de Suisse, les entreprises de location de tels engins ont rouvert leurs portes. Les accidents sont donc susceptibles de repartir à la hausse. [Un nouveau rapport du BPA \(résumé en français\)](#) fait le point sur les risques typiques liés à cette forme de mobilité électrique ainsi que sur les moyens de les réduire. L'installation de clignotants comme équipement de série, la communication d'informations de sécurité par les loueurs ou encore les contrôles de police comptent parmi les mesures prometteuses en termes de sécurité.**

Les trottinettes à propulsion électrique font leur retour dans le trafic routier suisse. Le boom des dernières années pourrait ainsi se poursuivre après l'assouplissement progressif des mesures anti-coronavirus. Les entreprises de location actives dans différentes villes comme Zurich, Bâle, Winterthur, Zoug ou Cham avaient contribué à cette croissance avant la baisse de la demande due au virus. D'autres grandes villes comme Berne, Genève, Lausanne, Lugano ou Lucerne n'ont pas de systèmes de location. Pourtant, les trottinettes électriques y essaient avant le semi-confinement. En effet, les modèles disponibles à la vente sont toujours plus nombreux.

La forte hausse du nombre de trottinettes électriques en circulation avant les mesures anti-coronavirus s'était accompagnée d'une augmentation des accidents: la Suisse faisait alors état de plusieurs blessés graves et d'au moins un accident mortel. Les chiffres pour l'ensemble du pays font toutefois défaut car les trottinettes électriques ne sont pas répertoriées en tant que telles dans le procès-verbal officiel d'accident de la police.

Cette dernière constate néanmoins que certains utilisateurs de trottinettes électriques circulent illégalement sur le trottoir et que d'autres se déplacent dans le trafic routier avec des modèles qui n'y sont pas autorisés. En Suisse, les trottinettes électriques admises dans le trafic (soit celles qui peuvent atteindre une vitesse maximale de 20 km/h de par leur construction, qui sont équipées de freins corrects, d'un éclairage avant et arrière, etc.) sont soumises aux mêmes règles de circulation que les vélos: elles doivent impérativement emprunter les pistes ou bandes cyclables ou, à défaut, circuler sur la chaussée.

### Conseils pour réduire les risques

Un [nouveau rapport](#) du BPA (résumé en français) présente les principaux risques en lien avec les trottinettes électriques et esquisse des moyens de les réduire. Il s'agit de renforcer non seulement la sécurité des utilisateurs de trottinettes électriques mais également celle des piétons et des autres usagers de la route. Les mesures suivantes semblent prometteuses:

Le BPA s'engage pour votre sécurité. Centre de compétences depuis 1938, il vise à faire baisser le nombre d'accidents graves en Suisse, grâce à la recherche et aux conseils prodigués. Dans le cadre de son mandat légal, il est actif dans la circulation routière, l'habitat, les loisirs et le sport.

- **Optimisation des infrastructures routières:**  
Les infrastructures cyclables doivent permettre la cohabitation sûre des vélos (motorisés ou non) et des trottinettes électriques, ce qui nécessite suffisamment d'espace pour tous. Des routes présentant aussi peu d'aspérités, de trous et de bordures hautes que possible conviennent mieux aux petites roues des trottinettes électriques. Il y a par ailleurs lieu de réglementer le stationnement de ces véhicules afin qu'ils ne deviennent pas un obstacle pour d'autres usagers de la route.
- **Équipement en clignotants:**  
Les utilisateurs de trottinettes électriques sont tenus d'indiquer tout changement de direction. Le faire à l'aide d'un signe de la main est bien plus difficile qu'à vélo, d'où un risque de chute. Il convient donc d'examiner la possibilité de rendre obligatoires les clignotants comme équipement de série de ces véhicules.
- **Modération de la vitesse:**  
Les trottinettes électriques permettent d'atteindre aisément 20 km/h, comme les vélos classiques ou électriques. Ainsi, un «mode lent» aiderait à limiter la vitesse dans certaines situations de trafic, par exemple dans les zones mixtes ouvertes aux piétons, cyclistes et utilisateurs de trottinettes électriques.
- **Devoir d'information:**  
Les entreprises de location de trottinettes électriques devraient être contraintes d'informer leurs clients de l'utilisation correcte de ces véhicules, notamment de l'interdiction de circuler sur les trottoirs et dans les zones piétonnes.
- **Contrôles de police:**  
Les trottinettes électriques représentent un danger pour les piétons sur les trottoirs et dans les zones piétonnes. Il s'agit donc d'amender systématiquement les contrevenants. Aussi, des contrôles de police sont souhaitables à ces endroits.
- **Familiarisation avec ces véhicules:**  
Il serait utile de s'habituer à conduire une trottinette électrique à l'écart du trafic routier, car en s'exerçant tout d'abord dans un environnement calme, on circulera de manière plus sûre dans le trafic routier.
- **Port du casque:**  
En cas de chute ou de collision à trottinette électrique, le port d'un casque vélo peut éviter des blessures crânio-cérébrales ou en réduire la gravité.

*Image pour les médias en ligne ou imprimés (lien pour le téléchargement)*

Utilisation libre jusqu'au 19.11.2020 avec la mention d'auteur suivante: Keystone/Salvatore Di Nolfi

Proposition de légende:

Une personne au guidon d'une trottinette électrique bifurque sans signe de la main ni clignotant.