



Faut-il serrer la vis aux trottinettes électriques?

Delphine Gasche (textes)

Sécurité routière

Jacques Nicolet (UDC/VD) veut obliger les propriétaires de ces véhicules à se munir d'une plaque d'immatriculation et d'une assurance. La gauche et Le Centre critiquent un acharnement.

L'accident a choqué le canton de Vaud. Début juin, une trottinette électrique renverse un homme de 79 ans dans une rue piétonne de Lausanne. Le septuagénaire heurte le sol la tête la première. Il est transporté au CHUV, où il décède dans la soirée. Poursuivi par la police, le conducteur roulait à vive allure juste avant l'impact. Si le drame a donné lieu à un nouveau débat sur les courses-poursuites mortelles, il pourrait aussi être à l'origine d'un changement de loi. En effet, il pose la question de la cohabitation des deux-roues et des piétons dans les zones mixtes.

Jacques Nicolet (UDC/VD) vient de déposer une motion au parlement fédéral pour serrer la vis aux e-trottinettes. «On observe une hausse inquiétante des accidents impliquant ces véhicules, dont un mortel dernièrement à Lausanne. Et ils surviennent surtout dans les zones piétonnes, où l'on ne se sent plus en sécurité.» Quelle est sa solution? Tout d'abord, rendre obligatoire l'immatriculation des

trottinettes électriques et des autres engins de mobilité individuelle motorisés.

Identifier les conducteurs

«Actuellement, le conducteur d'une trottinette électrique peut facilement échapper à toute sanction après avoir causé un accident, pointe le conseiller national. Il peut filer à l'anglaise et on n'a aucun moyen de l'identifier. Une plaque d'immatriculation résoudrait ce problème.» Dans le cas du drame lausannois, la mesure n'aurait toutefois servi à rien. L'homme a été arrêté sur place. «Certes, mais ce n'est pas toujours le cas.»

Le Vaudois exige aussi du propriétaire qu'il souscrive une assurance responsabilité civile spécifique pour les dommages qu'il pourrait causer. «Beaucoup d'usagers d'e-trottinettes n'en ont pas ou elle est insuffisante. Avec une assurance en ordre, les victimes seraient mieux indemnisées en cas d'accident.» Dernier point: Jacques Nicolet veut clarifier les règles de circulation

pour les trottinettes électriques, en particulier dans les zones piétonnes.

Trop de zones mixtes

«Rien qu'à Lausanne, quatre types de zones Mollo existent», pointe le conseiller national. Chacune est signalée par un logo et une phrase d'explication. Et une couleur leur est attribuée. Dans les zones Mollo orange, il faut pousser sa trottinette ou son vélo, peut-on lire sur le site de la Ville. Elles signalent des espaces, des parcs et des chemins réservés aux piétons.

Les trois autres zones Mollo sont annoncées par des pastilles vertes. Les zones piétonnes sont ouvertes aux vélos et aux trottinettes, mais il faut rouler au pas. Dans les zones de rencontre, tous les véhicules – même les voitures – peuvent circuler. La vitesse maximale y est de 20 km/h et les piétons sont prioritaires.

Le troisième type de zone correspond à un niveau intermédiaire. Les véhicules motorisés y sont interdits, tandis que les piétons, les vélos et les trottinettes doivent s'y «partager l'espace avec bienveillance». «On a de quoi perdre la tête avec toutes ces zones», critique Jacques Nicolet.

Une petite vingtaine d'élus issus de la droite ont cosigné son texte. Jacqueline de Quattro (PLR/VD) en fait partie. La députée est généralement réticente à l'idée d'introduire des obligations supplémentaires.

«Mais là, c'est la jungle! Des trottinettes électriques circulent de manière indifférenciée sur la chaussée et sur les trottoirs. Leurs conducteurs ne respectent pas les règles de la circulation.

Ils ont un comportement souvent dangereux.»

Et la Vaudoise de raconter la dernière infraction qu'elle a pu observer. «J'étais arrêtée à un feu rouge. Une trottinette électrique me dépasse par la droite et traverse le croisement en trombe. J'ai cru qu'il allait se faire tuer. Une voiture – pour laquelle le feu était vert et qui venait de s'enga-

ger depuis la droite dans le croisement – a dû planter sur les freins pour éviter de le renverser. L'e-trottinette ne s'est pas arrêtée, et elle lui a même fait un doigt d'honneur.» Pour Jacqueline de Quattro, les propriétaires d'e-trottinette doivent être responsabilisés. Ce qui passe aussi par l'immatriculation et l'assurance.

La gauche pas convaincue

Pas sûr toutefois que la proposition passe la rampe. Elle peine à convaincre à gauche et même au Centre. Marianne Maret (Le Centre/VS) dénonce une nouvelle tentative de fragiliser la mobilité douce. «Ces derniers temps, une quantité astronomique de textes ont été déposés contre à peu près tous les véhicules de mobilité douce. Il faut arrêter cet acharnement.» La sénatrice et présidente de Cycla n'est pas fondamentalement opposée à régler la question. «Si c'est nécessaire, il faut le faire. Mais avec une vision globale et juste.»

Delphine Klopfenstein Brogini (Les Verts/GE) dénonce, elle, une motion déposée dans l'empressement. «L'accident de Lausanne est grave, bien sûr. Mais il faut prendre le temps de la réflexion et avoir du recul.»

Mieux répartir les usagers

La présidente de Pro Vélo juge que le problème actuel ne tient pas qu'aux trottinettes électriques, mais aussi à la multiplication des acteurs sur un espace étroit. «Les villes doivent être réaménagées pour distribuer plus équitablement le territoire entre les différents usagers des routes. Actuellement, la chaussée est majoritairement réservée à des véhicules de deux tonnes, transportant une seule personne et étant stationnés 90% du temps.»

Les accidents impliquant les trottinettes augmentent pourtant: quatorze blessés graves en 2019, un chiffre qui a grimpé à 152 en 2025. Ne faut-il rien faire pour limiter l'hémorragie? «Bien sûr que si, car chaque accident est de trop. Mais il faut aussi pouvoir se référer à des chiffres exhaustifs, relève Delphine Klo-



pfenstein Broggin. Regarder l'évolution du nombre d'accidents en chiffre absolu sans prendre en compte la hausse des utilisateurs peut nous faire prendre de mauvaises décisions politiques.» Pour la Genevoise, l'urgence est avant tout d'adapter le territoire et de mener des campagnes de prévention.



Un usager prend la peine de pousser son engin dès lors qu'il pénètre dans une zone Mollo orange à Lausanne. Tous ne sont malheureusement pas aussi respectueux des règles. Marie-Lou Dumauthioz



Merthe Frank

L'alcool au guidon est la cause de 40% des accidents graves

Manier une trottinette est plus simple qu'une voiture. L'idée semble avoir traversé l'esprit de beaucoup de conducteurs éméchés. Preuve en est: la consommation d'alcool est la principale cause des accidents individuels graves, à savoir ceux où le

conducteur s'est blessé tout seul.

Entre 2019 et 2023, cela a concerné 39% des cas, selon une enquête du Bureau de prévention des accidents. La deuxième cause – constatée dans 20% des accidents individuels – est l'inat-

tention. Et la troisième (9% des cas) est la vitesse. Rouler en état d'ivresse est toutefois interdit. Que l'on conduise une Ferrari ou une trottinette, on n'a pas le droit d'avoir plus de 0,5‰ d'alcool dans le sang.

Les collisions ont représenté un tiers des quelque 400 accidents survenus durant cette période. Dans 60% des cas, le trottinettiste était fautif. La raison la plus fréquente était le non-respect de la priorité, les conducteurs d'e-trottinette et ceux des véhicules opposés la brûlant à parts égales.

«C'est la jungle! Des e-trottinettes circulent de manière indifférenciée sur la chaussée et sur les trottoirs.»

Jacqueline de Quattro
Conseillère nationale (PLR/VD),
cosignataire de la motion