

1	Usagers hybrides «utilisateurs de PER» Petits Engins à Roulettes	Patineurs	Oui 6km/h	Oui 6km/h	Oui	R412-35	R412-36	Oui	Oui, sauf arrêté	Oui
		Autres	Oui 6km/h	Oui 6km/h	Oui, sauf arrêté	R412-35	R412-36	Non	Non	Oui

Commentaires DDP

1 - Concernant les patineurs, les propositions correspondent aux extensions de leurs droits déjà adoptées par le Cotech et par le Copil. Nous attendons le décret.

2 - Concernant les planches à roulettes qui n'offrent pas la même sécurité que les patins (elles ne sont pas attachées à l'utilisateur), nous sommes très réservés sur leur autorisation sur les espaces publics piétonniers.

Il est légitime de les traiter comme jouets dans leur usage « street », c'est-à-dire de jeux d'acrobaties sur mobilier urbain. C'est ce que font les maires de nombreuses villes qui les interdisent en raison de la gêne aux autres usagers et des dégradations occasionnées, mais qui offrent aux adeptes de cette activité des lieux de pratique sportive (skate-parks).

En revanche, la raison donnée pour ne pas autoriser les usagers plus aguerris de la planche à roulettes à effectuer leurs déplacements urbains sur la chaussée n'est pas logique. On dit qu'en cas de chute sur la chaussée, outre le danger qu'ils encourraient pour eux-mêmes, leur planche filerait sur une trajectoire erratique dangereuse pour les autres usagers de la chaussée, en particulier les 2 roues. Mais sur les trottoirs aussi, ils peuvent causer des accidents dont pourraient être victimes les piétons, les plus vulnérables des usagers.

3 – Les PER motorisés limités à 6 km/h

Nous considérons comme incongru de prévoir la circulation de véhicules motorisés, fussent-ils petits (quelle taille?) et limités en vitesse, sur les trottoirs et les aires piétonnes.

Cela constituerait une rupture par rapport à l'esprit du Code de la route qui ne tolère qu'une exception par rapport au principe d'exclusion des moteurs sur l'espace piétonnier : les fauteuils roulants des personnes handicapées. Le principal véhicule non motorisé (le vélo) n'y est pas admis même monté sur roulettes (terme trop imprécis).

De plus, ainsi encouragés, d'autres véhicules motorisés, plus puissants et plus rapides, ne manqueraient pas de s'introduire dans la brèche, rendant tout contrôle impossible en pratique.

Le trottoir, seule partie de la rue relativement calme et abritée des dangers de la circulation, perdrait ainsi sa caractéristique essentielle. C'est alors l'ensemble de la rue qui deviendrait accessible aux véhicules à moteur, de diverses tailles.

En revanche, outre les fauteuils roulants et autres engins motorisés de la catégorie 2 définie ci-dessous pour usagers handicapés, nous trouvons légitime que les futurs petits véhicules électriques de distribution du courrier puissent circuler à vitesse réduite sur les trottoirs et les aires piétonnes (puissance à limiter, comme pour les VAE).

Avis DDP :

Les Petits Engins à Roulettes motorisés ne doivent pas être autorisés à circuler sur les trottoirs. Ils sont à considérer selon leurs équipements et performances, soit comme des jouets, soit comme des engins de loisirs.

Nous formulons des réserves sur l'usage des planches à roulettes sur les trottoirs, mais aucune objection pour les patins à roulettes utilisés dans des conditions réglementaires.

Catégorie 2 - Utilisateurs d'Engins Spécialisés dans l'Aide à la Mobilité (ESAM)

Proposition du Certu

Cette catégorie comprend les « fauteuils » ou « chaises roulantes » (véhicules homologués) sans changement, et conservant les possibilités très larges de circulation qui leur sont accordés par le Code. Il est proposé de leur

adjointer les engins motorisés d'aide à la mobilité qui sont appelés à se développer pour couvrir au plus près les innombrables formes de handicap permanent ou temporaires.

Catégorie		Trottoir	Aire piétonne	Chaussée zone 30	Chaussée agglomération 50 et 70 km/h	Chaussée hors agglomération	Aménagement cyclable	Voie réservée ouverte aux cycles	Voie verte
2	Utilisateurs d'ESAM Engins Spécialisés dans l'Aide à la Mobilité	Oui 6km/h	Oui 6km/h	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui

Avis DDP :

Nous sommes d'accord pour que les utilisateurs de ces nouveaux engins aient les mêmes droits et devoirs que les usagers en fauteuil roulant, puisqu'ils répondent à la même fonction.

Bien entendu, ces engins spécialisés pour la mobilité devront être homologués par le CERAH (Centre d'Études et de Recherche sur l'Appareillage des Handicapés) et leur vitesse limitée par construction. Leurs utilisateurs devront pouvoir justifier auprès de la police, de leur situation de handicap, permanent ou provisoire (carte ad hoc).

Catégorie 3 - Utilisateurs d'EDP Engins de Déplacement Personnel

Propositions et interrogations du Certu

Cette catégorie nouvelle comprendrait les gyropodes (Segway et autres transporteurs personnels). Il s'agit d'engins motorisés électriques dont la vitesse maximale peut être réglée à différentes valeurs comprises entre 6km/h et 25 km/h. Des limites seraient fixées pour l'encombrement et les équipements obligatoires. Ils pourraient être autorisés à circuler sur les aires piétonnes à moins de 6 km/h, mais interdits sur les trottoirs à l'exception des utilisateurs handicapés autorisés à y circuler à moins de 6 km/h et à condition de pouvoir justifier de sa condition de handicap.

Catégorie		Trottoir	Aire piétonne	Chaussée zone 30	Chaussée agglomération 50 et 70 km/h	Chaussée hors agglomération	Aménagement cyclable	Voie réservée ouverte aux cycles	Voie verte
3	Utilisateurs d'EDP Engins de Déplacement Personnel	Non, Oui -6km/h si PMR?	Oui 6km/h	Oui	Oui ?	Non	Non? Sauf arrêt ?	Non ? Sauf arrêt ?	Non, Oui 6km/h si PMR

Commentaires DDP

1 - Nature du gyropode Segway

Qu'il soit carpe ou lapin sur le plan administratif nous importe peu. Nous ne pouvons accepter qu'il soit renvoyé sur les trottoirs sous prétexte qu'il ne serait pas un véhicule.

Nous remarquons d'ailleurs que sur le site officiel de la société Segway, figure la lettre adressée par la DSCR le 8 janvier 2003 à la société Segway autorisant la circulation du gyropode Segway en France sur les trottoirs exclusivement. Autorisation obtenue grâce à un avis exprimé par la Commission européenne le 12 juillet 2002 l'assimilant à un piéton.

La rédactrice précise « je ne peux que vous inciter à en expérimenter l'utilisation dans un nombre de lieux limités, afin d'en évaluer les conséquences éventuelles en terme d'accidentologie ». Ce qui implique que cette

autorisation n'était pas définitive.

De toute façon, cette « expérimentation » menée par le constructeur lui-même, non encadrée par des responsables officiels, non limitée dans le temps, non localisée, est tout à fait discutable. D'ailleurs si au Canada une expérience a bien été menée et exploitée, les résultats de celle que la société Segway était censée mener en France n'ont jamais été publiés.

2 – Commentaire sur l'usage des gyropodes sur les trottoirs et les aires piétonnes

En ce qui concerne le Segway, conçu au départ pour les Etats-Unis, si en France, la situation causée par l'usage sur les trottoirs d'un engin à vitesse maximale élevée et à masse imposante n'a pas encore "dérapé", cela n'est dû qu'à son prix très élevé qui en limite le nombre. Mais qu'en sera-t-il lorsque son prix baissera ?

Sa vitesse maximale est cadrée selon des limites fournies par 3 clés électroniques « intelligentes » interchangeables par le propriétaire, ce qui ne constitue pas un bridage. Le mode apprentissage est limité à 8 km/h, soit deux fois la vitesse moyenne d'un piéton ordinaire. Plus étonnant, le mode « piéton » atteint 14 km/h, ce qui est la vitesse d'un jogger rapide. La 3ème clé dite « mode ouvert » (aire piétonne?) va jusqu'à 20 km/h.

Rappelons que la vitesse du pas donnée à 6 km/h pour la limitation de vitesse des fauteuils roulants et autres engins autorisés d'aide à la mobilité correspond au pas du cheval tractant un véhicule hippomobile. Cette vitesse administrative est déjà trop élevée puisque la vitesse normale d'un piéton est d'environ 4 km/h.

Si on ouvre la chaussée aux gyropodes, tout en leur laissant l'usage du trottoir, on encouragera leurs conducteurs à en profiter pour utiliser les trottoirs comme raccourcis. Ils trouveront plus commode et rapide de faire des sauts de puce de la chaussée au trottoir et inversement pour éviter les attentes aux carrefours embouteillés. Exactement comme on l'observe avec de nombreux cyclistes néophytes, ou sans gêne, avec une différence essentielle, c'est que cette pratique gênante pour les autres usagers serait légale.

Leur utilisation dans les aires piétonnes paraît justifiée par leur capacité à rouler à très petite vitesse sans perte d'équilibre. Il leur est plus facile de se fondre dans une foule de promeneurs inattentifs que les vélos en recherche d'équilibre. Mais les admettre dans une aire piétonne causera de la gêne et du stress pour les usagers piétons les plus vulnérables, en particulier aveugles et malvoyants, qui ne trouveront plus d'espaces où ils pourront flâner en toute tranquillité.

En tout cas, si l'administration décidait malgré tout d'admettre les gyropodes dans les aires piétonnes aux côtés des petits engins à roulettes motorisés (PER) limités à 6 km/h, il faudrait qu'elle exige des fabricants que leur limitation de vitesse à 6 km/h soit par construction non modifiable, ou si elle se faisait par clés électroniques, qu'elle soit affichée et directement lisible par les autres usagers et par la police.

Avis DDP

Nous nous opposons fermement à l'utilisation sur le trottoir de tout engin motorisé, y compris les gyropodes, par des personnes qui ne seraient pas en situation de handicap permanent ou temporaire reconnu, et émettons de fortes réserves sur leur usage en aire piétonne.

Catégorie 4 - Engins motorisés non réceptionnés V> 25 km/h

4	Engin motorisé non réceptionné V> 25 km/h	Uniquement dans des espaces privés
----------	---	------------------------------------

Avis DDP

Ces engins ne seraient autorisés à circuler que sur des espaces privés.

Nous n'avons pas d'observation à faire.