

Trottinettes électriques : le casque d'une importance vitale **L'institut Vias a analysé les accidents en collaboration avec les services d'urgences de certains hôpitaux**

Aucun des utilisateurs de trottinette électrique admis aux urgences d'un hôpital¹ ne portait de casque au moment de l'accident, ce qui en aggrave sensiblement les conséquences tant médicalement qu'au niveau esthétique. L'immense majorité des personnes concernées étaient par ailleurs seules impliquées dans l'accident et étaient des utilisateurs débutants et occasionnels de la trottinette électrique. Telles sont quelques-unes des conclusions d'une étude de l'institut Vias en collaboration avec les services d'urgences de certains hôpitaux. Dans le cadre de cette étude, une analyse comparative a également été réalisée concernant les règles en vigueur dans 11 pays étrangers. A la lumière de cette comparaison, Vias souhaiterait que l'on envisage des adaptations dans le code de la route belge afin d'éviter certaines situations dangereuses.

L'institut Vias a mené une étude exploratoire sur les accidents de trottinettes auprès des services d'urgence de 5 hôpitaux en Belgique. L'objectif est de savoir si la situation est aussi problématique que les articles de presse parus au cours de l'année écoulée le laissent penser.

1) Etude exploratoire dans les hôpitaux

En moyenne 1 hospitalisation par semaine

Les accidents de trottinettes électriques touchent essentiellement la région bruxelloise. En Wallonie et en Flandre, les cas restent nettement plus rares. A Bruxelles, on recense en moyenne 1 admission aux urgences par semaine, mais dans certaines zones plus fréquentées, cela peut monter jusqu'à 2 à 3 cas hebdomadaires. Le nombre d'admissions augmentent également lors de conditions météo favorables.

Surtout des chutes

Dans la très grande majorité des cas, les utilisateurs de trottinette électrique sont seuls impliqués dans les accidents. Ceux-ci ont surtout lieu en journée dans des zones à forte densité de trafic, où se mêlent différents types d'usagers, et sur la chaussée. Parfois pourtant, une piste cyclable existait. Après une certaine heure, une proportion non négligeable d'usagers est sous l'influence de l'alcool ou de drogues.

Le casque indispensable

Aucun utilisateur admis aux urgences après un accident ne portait le casque. Résultat : les traumatismes crâniens et les fractures de la mâchoire sont les blessures les plus fréquentes. Certains utilisateurs ont également souffert de lésions abdominales, résultat d'un choc avec le guidon. Enfin, les fractures de membres supérieurs, notamment les poignets, font aussi partie des blessures les plus fréquentes. En revanche, les membres inférieurs (ex. : genoux) sont moins souvent touchés. Si la plupart des blessures étaient mineures, elles ne sont toutefois pas à sous-estimer car elles peuvent avoir un impact esthétique considérable si elles touchent la figure. Elles peuvent par ailleurs avoir un effet sur la vie professionnelle. Ainsi, une simple fracture du poignet peut entraîner une absence jusqu'à 8 semaines.

Les novices surtout concernés

La plupart des accidents impliquent un conducteur occasionnel ou novice. La tranche d'âge la plus concernée est les 20-40 ans. Il existe une très nette différence entre les utilisateurs qui possèdent leur propre trottinette électrique et les autres. Les premiers sont généralement bien équipés, tandis que les personnes qui louent une trottinette ont davantage tendance à sous-estimer les risques et à adopter un comportement plus risqué.

¹ L'étude a été réalisée au cours du dernier trimestre 2019.

2) Adaptation du code de la route ?

Si le casque est un élément absolument primordial, il est difficile de le rendre obligatoire sans nuire à l'utilisation spontanée des trottinettes électriques, notamment dans le cadre des véhicules partagés. Or la location de trottinettes électriques est un moyen parmi d'autres de limiter l'usage de la voiture dans les centres des grandes villes. Sur les 12 pays étudiés dans le cadre de cette étude, seuls 2 ont d'ailleurs rendu le port du casque obligatoire pour les engins de déplacement motorisés.

En revanche, d'autres mesures en vigueur dans certains pays étrangers pourraient se justifier. C'est notamment le cas de l'interdiction de circuler sur le trottoir. Aujourd'hui, notre code de la route le permet pour autant qu'on roule à l'allure du pas, ce qui est quasi impossible sur un engin de déplacement motorisé. Cette latitude sème le trouble parmi les utilisateurs et certains empruntent les trottoirs à vitesse élevée, mettant en danger les piétons qui y circulent. Sur les 12 pays dont il est question dans cette étude, 7 ont déjà interdit aux utilisateurs de trottinettes électriques de rouler sur le trottoir.

Une autre mesure qui pourrait se justifier est le port du gilet fluo la nuit. Contrairement aux vélos, le phare arrière des trottinettes électriques est très bas et assez petit, ce qui rend l'utilisateur peu visible dans le noir. La France a récemment décidé de rendre le gilet fluo obligatoire la nuit et en cas de faible visibilité et cette mesure semble se justifier.

3) Les 10 conseils de l'institut Vias

- 1) Si vous êtes débutant, commencez par quelques manœuvres sur un terrain privé ou sur un Ravel par exemple. Portez impérativement des équipements de sécurité, surtout le casque et les protections pour les poignets.
- 2) Ne roulez jamais sur le trottoir. Vous devez suivre les règles des cyclistes, sauf si vous roulez à l'allure du pas, ce qui est extrêmement difficile sur un engin électrique.
- 3) Soyez visible, portez du matériel fluo, surtout la nuit. Le feu arrière des trottinettes électriques est très petit et ne se voit pas bien. Ajouter un feu rouge sur soi est un plus indéniable.
- 4) Lors de l'achat, assurez-vous que l'engin ne peut pas dépasser ou peut être bridé à 25 km/h. Aller plus vite augmente fortement les risques d'accident et limite l'autonomie de la batterie.
- 5) Ne lâchez jamais vos mains du guidon, même quelques secondes. A trottinette, l'équilibre est plus précaire qu'à vélo et lâcher une main du guidon risque de vous déstabiliser.
- 6) Restez concentré à 100% sur la route. Avec les petites roues de la trottinette, il est plus difficile d'éviter un trou, de passer des rails de tram ou de faire une manœuvre d'évitement.
- 7) Ayez un comportement prévisible pour les autres usagers. La maniabilité des trottinettes peut donner envie de slalomer entre les véhicules en cas de file, mais vous risquez de ne pas être vu.
- 8) Anticipez au maximum les freinages. Les trottinettes électriques ont des freins moins performants que les vélos, la distance de freinage sera donc plus longue.
- 9) Soyez courtois. La multiplication des trottinettes électriques est un phénomène relativement récent qui en exaspère certains. Un petit mot de remerciement le cas échéant peut faciliter son acceptation.
- 10) Vérifiez bien auprès de votre compagnie d'assurances qu'elle accepte de vous couvrir avec l'assurance familiale.

Conclusion

Il a beaucoup été question au cours de l'année écoulée des accidents de trottinettes électriques. S'il y a eu des accidents parfois très graves, ceux-ci touchent surtout un public novice et peu équipé et il ne faut pas nécessairement verser dans un catastrophisme démesuré. Néanmoins, il est particulièrement indispensable de prendre certaines précautions, notamment en matière de port du casque, de respect des vitesses et des endroits où rouler. Vias s'interroge par ailleurs sur l'utilité d'adapter le code de la route afin d'éviter certaines situations dangereuses.

L'étude se trouve sur <https://www.vias.be/fr/recherche/publications/>. L'institut Vias publie aussi un petit film reprenant le témoignage d'un utilisateur de trottinette accidenté et celui d'un médecin : <https://www.youtube.com/watch?v=cvlCChrl0XI>

Personne de contact:

Benoit Godart, porte-parole institut Vias: 02/244.15.34 ou 0476/24.67.20



Vias Institute
Chaussée de Haecht 1405 - 1130 Bruxelles - T +32 (0)2 244 15 11 - F +32 (0)2 216 43 42
info@vias.be - www.vias.be - BE 0432.570.411