



Engins de déplacement personnel motorisés

La réglementation en pratique

Jean-Baptiste le Dall • Fabien Romey



Sommaire

Introduction	7
1. Location ou achat de l'EDPM : quels droits pour le consommateur ?	
EPDM en location / free floating	17
L'achat de l'EDPM et devoir de conseil	19
L'obligation de délivrance comme outil de protection du consommateur	20
Les garanties liées à l'acte d'achat	24
L'achat d'occasion	28
Un droit de rétractation réservé aux achats à distance	30
2. Réglementation spécifique à l'EDPM	
Réglementation applicable à l'engin de déplacement personnel motorisé	32
Équipement des conducteurs d'EDPM	41
Règles liées à l'usage de l'EDPM	44
Règles de conduite d'un EDPM	49
3. Pouvoirs publics locaux et EDPM	
Circulation et stationnement de l'EDPM en agglomération	53
Circulation de l'EDPM hors agglomération	62
4. Les grandes règles de circulation	
Les principes généraux de la circulation routière	68
Le franchissement des bandes de circulation	71
Le sens de circulation	72
Le respect des feux de signalisation	72
Les croisements et dépassements	73
Les intersections et priorités de passage	75
Les arrêts et stationnements	78
5. Responsabilité civile et indemnisation	
Champ d'application de la loi Badinter	83
Le régime d'indemnisation de la loi Badinter	90
6. Documents complémentaires	
Modèles de courriers	101
Textes complémentaires	110
Index alphabétique	125

rance. Le Code des assurances prévoit en effet l'obligation d'assurance pour tout véhicule à moteur (art. L. 211-1 : « toute personne physique ou toute personne morale autre que l'État, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages subis par des tiers résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens dans la réalisation desquels un véhicule est impliqué, doit, pour faire circuler celui-ci, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'État. Pour l'application du présent article, on entend par « véhicule » tout véhicule terrestre à moteur, c'est-à-dire tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique sans être lié à une voie ferrée, ainsi que toute remorque, même non attelée »).

L'attentisme des pouvoirs publics sur la question de ces nouveaux engins de mobilité avait donc abouti à une situation assez paradoxale avec des compagnies d'assurance proposant des produits d'assurance visant à couvrir des engins dont la circulation n'était autorisée nulle part...

Il avait été tout d'abord envisagé d'organiser l'encadrement juridique des nouveaux engins de mobilité dans le cadre de la loi LOM, la loi d'orientation des mobilités. Le texte au spectre relativement large a cependant réclamé un temps d'élaboration sensiblement plus long que celui envisagé au départ. Le retard pris par le législateur avec la loi LOM a incité au recours à un texte spécifique. C'est finalement un cadre réglementaire qui va venir faire rentrer ces engins dans le Code de la route : le fameux décret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019. Hasard du calendrier, la loi d'orientation des mobilités ne sera finalement publiée au journal officiel qu'à peine plus de deux mois après. Le législateur en profitera pour venir affiner l'encadrement juridique de ce que l'on appelle désormais officiellement les EDPM. Le Code de la route comporte, en effet, des dispositions législatives ayant vocation à s'appliquer aux EDPM qu'un simple décret ne pouvait venir modifier.

Les règles posées par le décret du 23 octobre 2019 portent à la fois sur les spécificités et les caractéristiques des EDPM, sur les comportements autorisés ou prohibés en termes de conduite, sur les équipements qui doivent être portés par les conducteurs, les voies de circulation, etc.

1. Réglementation applicable à l'engin de déplacement personnel motorisé

Pour faire entrer les EDPM dans le Code de la route, le pouvoir réglementaire ouvre le code à l'article R. 311-1. C'est à cet article que l'on peut retrouver un véritable dictionnaire du parc roulant français et plus précisément du parc de véhicules pouvant circuler sur voie ouverte en toute légalité...

**IMPORTANT**

Article R. 311-1 du Code de la route :

6.14. Engin de déplacement personnel : engin de déplacement personnel motorisé ou non motorisé ;

6.15. Engin de déplacement personnel motorisé : véhicule sans place assise, conçu et construit pour le déplacement d'une seule personne et dépourvu de tout aménagement destiné au transport de marchandises, équipé d'un moteur non thermique ou d'une assistance non thermique et dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 25 km/h. Il peut comporter des accessoires, comme un panier ou une sacoche de petite taille. Un gyropode, tel que défini au paragraphe 71 de l'article 3 du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, peut être équipé d'une selle. Les engins exclusivement destinés aux personnes à mobilité réduite sont exclus de cette catégorie ;

6.16. Engin de déplacement personnel non motorisé : véhicule de petite dimension sans moteur.

1.1 Limitation de vitesse**► 25 km/h par construction**

Le critère qui a été le plus commenté sur les caractéristiques fixées par le Code de la route concerne bien évidemment la limitation de vitesse. Le décret du 23 octobre 2019 fait référence à une limite de vitesse à 25 km/heure « par construction ».

C'est donc l'engin lui-même qui ne doit pas pouvoir dépasser les 25 km/h et le texte ajoute « par construction ». Sans précision sur ce que l'administration entend par construction, il est possible de faire le parallèle entre « constructeur », « construction »/« distributeur », « distribution ». La limitation ne pourrait être faite que par construction et non pas ultérieurement par un revendeur. On conçoit de toute façon la difficulté : il y aurait une procédure d'agrément pour permettre à des professionnels de brider ces engins. Quelles modifications techniques seraient autorisées ? Les modifications seraient forcément mécaniques, le bridage par le biais d'une application pouvant se désinstaller aussi rapidement qu'elle a pu être installée.

On attendra donc des précisions ou des explications sur ce terme de « par construction » sachant que la réponse pourrait venir également de la jurisprudence qui au pénal suit le principe d'une « interprétation stricte ».

Devant la difficulté qu'entraînerait une interprétation stricte de ce terme, l'administration pourrait introduire une certaine souplesse dans une (souhaitable) circulaire

d'application pour offrir une solution aux usagers d'engins acquis avant la nouvelle réglementation et non limités à 25 km/h.

L'administration semble permettre la réalisation d'opération de débridage par les distributeurs et souhaite même l'encourager. C'est tout du moins le sens des réponses qu'elle a apportées à l'Anumme (L'Association Nationale des Utilisateurs de Micro-Mobilité Électrique) : « il est prévu d'encourager les professionnels à délivrer un document du type "attestation de mise en conformité" après intervention sur l'EDPM. Ainsi le client peut justifier de sa bonne foi en cas de litige » (Délégation à la sécurité routière - novembre 2019 en réponse aux interrogations de l'Anumme).

Si la limitation peut être mise en place par un revendeur, on pensera à se doter d'un document prouvant l'existence légale de ce revendeur avec un extrait kbis ou tout simplement l'impression écran d'info-greffe pour montrer que l'on n'a pas fait brider son engin chez un professionnel sans lien et sans compétence dans le domaine.

► Que faire de son EDPM trop véloce ?

Un engin qui dépasserait les 25 km/h par construction ne pourrait être que limité à un usage de loisir sur un terrain ou un circuit privé. Mais il est, en théorie, possible de rendre son usage autorisé sur la voie publique. Il convient dans cette optique de faire homologuer l'engin.

Si l'engin affiche une norme « CE », le distributeur doit théoriquement pouvoir fournir un certificat de conformité. C'est là peut être le début d'une régularisation administrative. La lecture des différentes catégories listées à l'article R. 311-1 du Code de la route permet d'identifier des catégories qui pourraient éventuellement accueillir un NVEI que son propriétaire souhaiterait utiliser comme moyen de déplacement.



IMPORTANT

Extrait de l'article R. 311-1 du Code de la route :

« 4. Véhicules de catégorie L : véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur :

4.1. Véhicule de catégorie L1e : véhicule à deux roues dont la vitesse maximale par construction est égale ou supérieure à 6 km/ h et ne dépasse pas 45 km/ h et équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ s'il est à combustion interne à allumage commandé et d'une puissance maximale nette n'excédant pas 4 kilowatts ;

4.1.1. Véhicule de sous-catégorie L1e-A : véhicule de la catégorie L1e muni de pédales dont le mode de propulsion auxiliaire d'aide au pédalage d'une puissance maximale est inférieure à 1 kW et s'interrompt dès que le véhicule atteint une vitesse égale ou supérieure à 25 km/h. Ce véhicule peut être équipé de trois ou quatre roues ;

- 4.3. Véhicule de catégorie L3e : véhicule à deux roues sans side-car autre que L1 ;
- 4.3.1. Véhicule de la sous-catégorie L3e-A1 : véhicule de la catégorie L3e équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 125 cm³ et d'une puissance maximale ne dépassant pas 11 kW et d'un ratio puissance/ poids à vide ne dépassant pas 0,1 kW/kg ;
- 4.3.2. Véhicule de la sous-catégorie L3e-A2 : véhicule de la catégorie L3e, autre que L3e-A1, équipé d'un moteur d'une puissance maximale ne dépassant pas 35 kW et d'un ratio puissance/ poids à vide ne dépassant pas 0,2 kW/ kg et non dérivé d'un véhicule équipé d'un moteur de plus du double de sa puissance ; ».

La catégorie L1^e-A implique la présence de pédales et ne conviendrait donc pas à la plupart des NVEI sauf peut-être à des engins hybrides mais qui finalement s'apparenteraient plus à des vélos à assistance électrique trop puissants pour la catégorie VAE.

La catégorie la plus indiquée semble la L1^e-B qui permettrait, par exemple, à une trottinette d'atteindre les 45 km/h. Tous les NVEI ne pourraient pas cependant être accueillis dans cette catégorie L1^e-B, à l'évidence un skateboard ou une monowheel même avec de nombreuses modifications auront du mal à intégrer cette catégorie.

Alors que la selle interdit l'accès à la catégorie EDPM, celle-ci serait exigée pour prétendre à l'entrée dans une autre catégorie, mais de nombreux équipements devront également être ajoutés s'ils n'équipent pas l'engin : rétroviseurs, pneumatiques, ...

Un distributeur dont les engins répondent par exemple aux exigences de la catégorie L1^e-B pourra envisager une réception par type qui peut ne porter que sur quelques dizaines de véhicules. Il est également possible pour un possesseur de NVEI de soumettre son engin lui-même dans le cadre d'une réception à titre isolée auprès d'une DREAL (Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement).

La procédure de réception par type ou à titre isolée débouche sur la délivrance d'un certificat de conformité (COC). Ce certificat va permettre l'immatriculation du véhicule via le site de l'ANTS (l'Agence Nationale des Titres Sécurisés). Bien évidemment au terme de cette démarche, le véhicule réceptionné pour circuler en toute légalité devra arborer sa plaque d'immatriculation.

CONSEIL

Les démarches administratives liées à la réception et l'immatriculation d'un NVEI peuvent s'avérer extrêmement lourdes à gérer pour un particulier. Les coûts liés à ces procédures administratives peuvent également faire

perdre de l'intérêt financier à une telle démarche. Il sera souligné que si elle aboutit, l'engin au nouveau statut administratif ne pourra pas prétendre aux mêmes « facilités » qu'un EDPM. Les bandes cyclables, et les voies de bus lui seront par exemple totalement interdites.



IMPORTANT

Les EDPM « rapides » : peut-être une nouvelle catégorie pour demain ?

François Deslandes, Président de l'Association Nationale des Utilisateurs de Micro-Mobilité Électrique explique que l'Anumme a lancé des démarches auprès de la Commission européenne pour ouvrir le débat sur la création d'une catégorie pour réglementer les « EDPM rapides » qui pourraient être autorisés à rouler jusqu'à 45 km/h. Cette démarche se fait aux côtés de la Fédération d'utilisateur d'EDPM espagnole (FEVMEP), de l'association d'utilisateurs belges Belgium Wheelers et de la Fédération des Professionnels de la Micro-Mobilité française.

Cette catégorie pourrait s'inspirer des catégories existantes comme L1e-B mais devrait prendre en considération les spécificités de ces engins (nombre de roues, impossibilité de fixer un rétroviseur sur une gyroroue, absence de selle ...).

La Commission européenne a lancé des travaux sur ce sujet et une étude plus spécifique sur l'accidentologie devrait être menée fin 2020-début 2021 pour déterminer si une telle catégorie ne présente pas de risques importants et ainsi être autorisée à circuler sur la voie publique.

Pour la poursuite des travaux, il conviendra de déterminer le meilleur moyen pour faire entrer ces engins dans la réglementation européenne : une révision de la réglementation 168/2013 ou une nouvelle réglementation. La réglementation 168/2013 présente l'inconvénient d'être très lourde à prendre en compte par les fabricants. Les speedbikes (ou S-Pedelec, vélos électriques allant à 45 km/h et sont réceptionnés en catégorie L1e-B) se retrouvent actuellement avec les mêmes difficultés pour produire des engins répondants à la réglementation. Un nouveau texte pourrait certainement réduire cette complexité et favoriser les innovations ».

1.2 La selle : un critère de distinction

La multiplicité des véhicules et des engins pouvant circuler sur nos routes et l'apparition d'engins de plus en plus hybrides posent la question de l'appartenance à telle ou telle catégorie (cf. art. R. 311-1, C. route).

En termes de comportement routier, de performance et même d'usage, la frontière et parfois tenue entre les différents véhicules. Un vélo à assistance électrique (VAE) ressemblera par exemple fortement à un cyclomoteur ; il en va de même pour certaines trottinettes qu'il sera parfois difficile de distinguer de scooters électriques.

La distinction entre les véhicules aura des conséquences importantes en termes d'application des règles du Code de la route. On pense, par exemple, aux petits panneaux M 12 autorisant les vélos et les vélos à assistance électrique à franchir le feu de signalisation au rouge. Lorsqu'a été publié le décret du 23 octobre 2019, il n'a pas été envisagée la possibilité d'offrir aux usagers d'EDPM les mêmes possibilités de franchissement que celles offerte aux cyclistes (voir p. 51). Il est donc nécessaire de pouvoir parfaitement distinguer le véhicule qui se rattache à la catégorie EDPM et celui qui sera assimilé un vélo ou un VAE.

L'Anumme précise travailler « actuellement avec le ministère de l'intérieur (DSR) pour autoriser les EDPM à « utiliser » les panneaux M12. Il y a un accord de principe, et normalement, la prochaine révision des textes sur la signalisation prévue en automne 2020 devrait l'autoriser ».

Le critère de distinction posé par le pouvoir réglementaire à l'article R. 311-1 du Code de la route réside dans un seul accessoire : la selle. La présence d'une selle interdira l'appartenance à la catégorie des EDPM. La seule exception est précisée par les dispositions du paragraphe 6.15. Il s'agit du « gyropode, tel que défini au paragraphe 71 de l'article 3 du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, peut être équipé d'une selle ». Pour être plus clair, un engin de marque « Segway » peut être équipé d'une selle et revendiquer l'appartenance à la catégorie des EDPM.

Ce critère de distinction interdit, en revanche, l'entrée dans le Code de la route aux draisienues électriques. Une draisienne est un véhicule à deux roues que l'on fait avancer en poussant des pieds sur le sol ; elle ressemble fortement à un vélo sans pédale. Le décret du 23 octobre 2019 entraînera certainement la disparition de ces engins qu'il était dans les faits assez difficile de distinguer de petits scooters électriques.

Avant la mise en place de la réglementation d'octobre 2019, de nombreuses trottinettes ont pu être vendues avec une selle ou en être équipées en seconde monte. Dans la plupart des cas, il s'agit d'une option ou plus précisément d'un dispositif démontable ou même amovible qu'il suffira de déposer pour être en règle. Certains engins sont, en revanche, pourvus de selles fixes directement intégrées dans le châssis ou la structure, il devient dès lors difficilement envisageable de les rendre conformes aux prescriptions du Code de la route. Ces engins devront alors être réservés à un usage privé ou être soumis à une procédure d'immatriculation comme pour les engins dont la vitesse ne seraient pas limitée à 25 km/h par construction (voir paragraphe 1.1 Limitation de vitesse).

La présence d'une selle sur une trottinette a, par ailleurs, permis le prononcé de l'une des toutes premières décisions en matière d'EDPM. Le Tribunal de Police de Dijon a, ainsi, condamné le 20 janvier 2020 un utilisateur de trottinette à une amende de 120 euros pour conduite d'un véhicule « non conforme ». Les faits de

cette espèce remontaient à mars 2019, bien avant l'arrivée du décret du 23 octobre 2019. Le conducteur de cette trottinette n'avait donc, à l'époque, aucunement le droit de la faire circuler sur la voie publique. La juridiction dijonnaise a eu à connaître de cette affaire quelques mois après la mise en place d'un cadre juridique permettant la présence de ces engins sur la chaussée, l'Officier du Ministère public a néanmoins souligné que l'engin n'était de toute façon pas conforme aux exigences du décret du 23 octobre 2019... puisque muni d'une selle.

► Dimensions de l'EDPM

Le décret du 23 octobre 2019 est venu modifier les articles R. 312-10 et R. 312-11 du Code de la route pour poser des maxima en termes de largeur et de longueur pour ces nouveaux engins.



IMPORTANT

Article R. 312-10 du Code de la route : largeur totale des véhicules ou parties de véhicules de 0,90 mètre pour les engins de déplacement personnel motorisés (pour 1 mètre pour les cyclomoteurs à deux roues par exemple).

Article R. 312-11 du Code de la route : longueur maximale = 1,35 mètre.

Peut se poser la question du sort de l'EDPM hors gabarit : l'engin perd-t-il sa nature d'EDPM pour redevenir un simple NVEI ? La question peut se poser avec d'autant d'acuité que les prescriptions en matière de dimension ne sont entrées en application qu'au 1^{er} juillet 2020. Il pourrait être surprenant de considérer qu'un EDPM ait pu être acheté et surtout vendu comme tel (quelques mois après le décret du 23 octobre 2019 et quelques mois avant le couperet du 1^{er} juillet 2020) et puisse être éjecté du Code de la route pour un petit centimètre ou deux de trop... Cela semble également être le point de vue de l'administration qui en réponse aux interrogations de l'ANUMME indiquait que « le fait de ne pas respecter les caractéristiques fixées par les articles R. 312-10 (largeur maximale de 0,90 mètre) et R. 312-11 (longueur maximale de 1,35 mètre) du Code de la route ne semble pas avoir pour conséquence de sortir le véhicule de la catégorie des EDPM » (Délégation à la sécurité routière – novembre 2019 en réponse aux interrogations de l'ANUMME).

L'administration semble appuyer sa position sur la « localisation » des caractéristiques de dimension au sein du Code de la route. Si elles avaient été mentionnées à l'article R. 311-1 du Code de la route qui vient définir les différents types de véhicules, le dépassement de dimension pourrait faire perdre la qualité d'EDPM. Ce n'est pas le cas, au contraire l'administration rappelle que la limitation de vitesse est précisée à l'article R. 311-1 du Code de la route, un engin dont la vitesse dépasserait les 25 km/h perdrait donc en revanche sa qualité d'EDPM.

Le maintien dans la catégorie EDPM n'évitera pas à son propriétaire amende et possible immobilisation mais s'avère rassurant du point de vue de l'application du contrat d'assurance.

► Le dispositif de freinage

Le décret du 23 octobre 2019 a créé un article R. 315-7 du Code de la route pour poser les exigences réglementaires en termes de freinage. Cet article qui rend obligatoire « un dispositif de freinage efficace » sous peine d'une amende de 11 euros (contravention de 1^{er} classe) renvoie surtout à un texte d'application. Le pouvoir réglementaire a pris le temps d'élaborer ce texte prenant en compte les caractéristiques des différents engins. Le fonctionnement des engins de type gyroscopique interdit par exemple la présence d'un dispositif mécanique qui rendrait un engin « inconduisible » et dangereux.

L'arrêté du 21 juillet 2020 relatif au freinage des engins de déplacement personnel motorisés reproduit en annexe détaille les exigences en matière de freinage avec pour certains EDPM l'exigence d'un frein de parking mécanique. « Dans les cas des engins pour lesquels un frein de stationnement n'est pas requis, des instructions permettant d'immobiliser l'engin à l'arrêt doivent être fournies dans le manuel de l'utilisateur ».

On retiendra donc de ce texte que le pouvoir réglementaire prend en compte la diversité des engins et opère une distinction entre les EDPM monotrace et multi traces. Le dispositif de freinage exigé sur les engins n'est pas obligatoirement un dispositif mécanique tel qu'on peut en croiser sur des cycles avec des plaquettes, des tambours ou des disques. Le pouvoir réglementaire précise que par dispositif de freinage il faut entendre « dispositif destiné à réduire la vitesse de l'engin », les utilisateurs de monowheel (ou gyroroue) n'ont pu que se satisfaire de cette rédaction. Le pouvoir réglementaire a su également fixer des objectifs raisonnables pour ce qui concerne la décélération complète moyenne de l'engin supérieure ou égale à 1,7 m/s², qui ne semble pas poser de réelle difficulté pour la plupart des engins.

► Plein phare sur les dispositifs d'éclairage de l'EDPM

Les articles 7 et 8 du décret du 23 octobre 2019 sont venus mettre à jour la rédaction de différents articles de la partie réglementaire du Code de la route relatifs aux dispositifs d'éclairage en y ajoutant la mention des EDPM.

Ainsi l'alinéa 10 de l'article R. 313-4 a, par exemple, été retouché pour désormais préciser que « la nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout engin de déplacement personnel motorisé ou cycle doit être muni d'un feu de position émettant vers l'avant une lumière non éblouissante, jaune ou blanche ». À défaut, l'utilisateur s'expose à une amende forfaitaire de 11 euros (contravention de première classe) et même une immobilisation de son engin.

Les dispositions de l'article R. 313-5 qui ont été revues ont été remaniées dans le même sens en ce qui concerne les feux arrières.

Outre les feux, le Code de la route impose également la présence de catadioptres (cf. articles R. 313-18 pour l'arrière, R. 313-20 pour l'avant, et R. 313-19 pour les côtés avec des catadioptres de couleur orange).

Malgré les interventions nombreuses opérées par le décret du 23 octobre 2019, un arrêté spécifique a toutefois dû être pris pour définir les caractéristiques des dispositifs d'éclairage obligatoires sur les EDPM. Il vient modifier l'arrêté du 16 juillet 1954 « relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules » et notamment ses articles 45 et 45b (voir p. 115).

On retiendra de ce texte reproduit en annexe qu'est imposé un code couleurs assez traditionnel en la matière avec des catadioptres blancs à l'avant, orange sur les côtés et rouges à l'arrière. Le positionnement en hauteur de ces catadioptres varie en fonction de l'engin. Le texte précise néanmoins que ces dispositifs dès lors qu'ils sont non fixés à une roue « doivent être placés à une hauteur au-dessus du sol comprise entre 0,35 mètre et 1 mètre de telle façon qu'ils ne puissent être cachés accidentellement par le chargement du porte-bagages ou les vêtements du cycliste ou du conducteur de l'engin de déplacement personnel motorisé. » Ces catadioptres peuvent être adhésifs et descendus jusqu'à 5 cm du sol. L'ANUMME indique que la Délégation à la Sécurité routière leur a précisé que ces catadioptres doivent être conformes « à la norme ECE-R3 pour l'avant et l'arrière ».

Avec ces dispositions, le pouvoir réglementaire impose donc une signalisation à des engins que les autres usagers de la route jugent trop peu visibles. Les réseaux sociaux regorgent de clichés de conducteurs « ninjas » vêtus de noir au guidon d'engins non éclairés. Avec ces nouvelles dispositions, le Code de la route devrait limiter ce nombre de conducteurs imprudents. Rappelons qu'au-delà des sanctions assez légères (on pense notamment à l'amende forfaitaire de 11 euros), les prescriptions du Code de la route visent avant tout à protéger l'utilisateur. Avec la nouvelle réglementation, il ne fait guère plus de doute que cet usager d'EDPM doit être perçu comme un conducteur au sens de la loi de 1985 (loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation, dite loi Badinter), et à ce titre il pourrait lui être opposée sa propre faute pour limiter son droit à indemnisation en cas d'accident (voir p. 94). Pour le reste, l'administration a fait preuve d'une relative souplesse autorisant les catadioptres adhésifs et en permettant un positionnement libre des catadioptres latéraux lorsque l'engin (une mono-roue par exemple) ne permet pas un positionnement standard.

► Pas d'avertisseur sonore fantaisiste

Les dispositions de l'article R. 313-33 ont été retouchées pour rendre obligatoire le dispositif d'avertisseur sonore pour les EDPM : « tout engin de déplacement

personnel motorisé ou cycle doit être muni d'un appareil avertisseur constitué par un timbre ou un grelot dont le son peut être entendu à 50 mètres au moins. L'emploi de tout autre signal sonore est interdit ».

Le pouvoir réglementaire est venu préciser le type de dispositif qui devait équiper les EDPM avec un arrêté relatif à l'avertisseur sonore des engins de déplacement personnel motorisés (NOR: TRER2015690A). Cet arrêté du 22 juillet 2020 impose un timbre ou un grelot « conforme aux dispositions de la norme internationale ISO 14878 : 2015, applicables aux dispositifs de classe II » (article 2). L'impossibilité d'installer un grelot ou un timbre pourra être surmontée (on pense bien sûr à la gyroroue), l'arrêté permet dans cette hypothèse le recours d'un avertisseur sonore électronique pour peu qu'il réponde aux exigences de la norme ISO 14878 : 2015 applicables aux dispositifs de classe II. Le texte impose également l'implantation de cet avertisseur sonore sur le guidon... pour peu que l'engin en dispose. En l'absence de guidon (on pense encore à la gyroroue ou au skateboard), le dispositif peut être « porté par le conducteur ».

Pour répondre à la norme ISO 14878 l'avertisseur électronique doit émettre un type de son similaire à celui d'une sonnette (fréquence, durée, affaiblissement ...). Les usagers d'EDPM oublieront donc les dispositifs fantaisistes dont le signal pourrait être ambigu et ne pas être compris par les autres usagers de route ou de l'espace public.

2. Équipement des conducteurs d'EDPM

► Le port du gilet rétro réfléchissant ou de vêtements équipés de dispositifs rétro-réfléchissants

Un tel dispositif devra être enfilé par le conducteur d'EDPM lorsque les conditions de visibilité l'exigeront. L'article R. 412-43-3 du Code de la route précise que lorsqu'il « circule la nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout conducteur d'un engin de déplacement personnel motorisé doit porter, soit un gilet de haute visibilité conforme à la réglementation, soit un équipement rétro-réfléchissant ».

Ce même gilet ou vêtement spécifique devra être porté en cas de circulation hors agglomération. L'absence de port du gilet ou de vêtements rétro réfléchissant est puni de l'amende prévue pour les contraventions de deuxième classe (tarif minorée à 22 € ; amende forfaitaire à 35 € et amende majorée à 75 €).

Un arrêté du 24 juin 2020 relatif au gilet de haute visibilité, à l'équipement rétro-réfléchissant et au dispositif d'éclairage complémentaire porté par le conducteur d'un engin de déplacement personnel motorisé (NOR: INTS1931141A) est venu préciser le type d'équipements devant être enfilé par les conducteurs d'EDPM. Il peut tout simplement s'agir d'un simple gilet de haute visibilité (comme celui

Engins de déplacement personnel motorisés

Jean-Baptiste le Dall

Avocat à la Cour, docteur en droit, Jean-Baptiste le Dall préside la Commission ouverte « droit routier » du barreau de Paris. Membre du comité de pilotage de la revue *Jurisprudence automobile*, et auteur de nombreux ouvrages et écrits en la matière, il commente notamment le Code de route pour les éditions de L'Argus de l'assurance. Directeur scientifique des États généraux du droit automobile, il enseigne le droit des mobilités et le droit routier au sein de différents établissements comme les écoles d'avocats ou l'Institut de formation associée à l'automobile.

Fabien Romey

Doctorant à l'Université Toulouse 1 Capitole. Diplômé du Master 2 Droit des responsabilités de l'Université Nice Côte d'Azur, Fabien Romey rédige actuellement une thèse de doctorat portant sur la responsabilité pénale routière.

Les nouveaux engins de déplacements personnels motorisés viennent de faire leur entrée dans le Code de la route avec le décret du 23 octobre 2019.

Trottinette, gyroroue, gyropode, skateboard électrique, hoverboard... ont désormais un cadre juridique qu'il convient d'appréhender.

Cet ouvrage, enrichi d'exemples et de conseils pratiques, analyse les règles applicables à ces nouveaux véhicules, de l'achat de l'engin à ses règles spécifiques de circulation. Il aborde par ailleurs les pouvoirs des collectivités territoriales relatifs à l'utilisation de la voirie, la responsabilité des utilisateurs et les sanctions en cas d'infraction.

Par son approche pratique, cet ouvrage s'adresse aux professionnels, aux utilisateurs, mais aussi aux collectivités territoriales et à tous ceux qui cherchent un « tout-en-un » sur ces nouveaux engins.

ISBN 978 2 35474-374-1



9 782354 743741



**Les
Essentiels**