

Communiqué de presse
8 octobre 2020

Etude : usages, risques et accidentalité des Engins de Déplacement Personnel Motorisés (EDPM), avant et après le confinement*

Trottinettes électriques, gyroroues, hoverboards... : des usagers moins stigmatisés depuis le déconfinement, mais qui demeurent vulnérables et mal protégés.

Trottinettes électriques, gyropodes, skateboards électriques, hoverboards... le développement des nouveaux modes de déplacements urbains observé ces dernières années s'est accéléré à la sortie du confinement. Cet essor s'accompagne de risques et d'accidents : la sécurité et la prévention demeurent des enjeux-clés dans un climat plus apaisé entre les utilisateurs d'EDPM et les autres usagers de l'espace public.

Pour analyser les usages, la prise de risques et l'accidentalité des utilisateurs d'Engins de Déplacement Personnel Motorisés (EDPM), la Fédération Française de l'Assurance (FFA), Assurance Prévention et la Fédération des Professionnels de la Micro-Mobilité (FP2M), ont lancé une étude d'envergure sur le sujet réalisée par Smart Mobility Lab. Elle recueille la vision des utilisateurs d'EDPM, mais aussi des autres usagers de l'espace public, avant et après le confinement.*

Un usage installé des Engins de Déplacement Personnel Motorisés

Les EDPM occupent une place désormais non négligeable parmi les modes de transports urbains et périurbains : **22 % des personnes interrogées disent en avoir utilisé au moins une fois et 11 % se déclarent utilisateurs réguliers** (au moins une fois par mois). La trottinette électrique est très largement le 1^{er} EDPM utilisé, suivi dans une moindre mesure de la gyroroue, du skateboard électrique, du gyropode et de l'hoverboard.

En raison de la pluralité des EDPM, la pratique se révèle très variée en termes de fréquence, de distances et de circonstances d'usage. **1 usager quotidien d'EDPM sur 2 utilise des trottinettes électriques en libre-service.**

L'étude révèle une **pratique très différente entre les propriétaires d'EDPM et les utilisateurs d'EDPM en libre-service, les free-floateurs**. Les propriétaires ont une pratique régulière et installée (près de 2/3 ont déjà effectué plus de 1 000 km) et parcourent des distances moyennes assez longues. Les usages sont étalés dans la journée et centrés sur les déplacements professionnels et scolaires. A l'opposé, parmi les free-floateurs, la pratique est plus occasionnelle, davantage tournée sur les loisirs et plus récente (3/4 les utilisent depuis moins d'1 an).

Depuis la crise sanitaire, 27 % des Français déclarent avoir modifié leurs modes de déplacement habituels. Ainsi, 72 % des 18-34 ans envisagent le recours aux EDPM pour se déplacer.



Une perception ambivalente des EDPM dans l'espace public

L'image ambivalente des EDPM parmi les usagers de l'espace public a évolué depuis le déconfinement. En février, **la dangerosité** était la caractéristique première attribuée aux EDPM (42 %). Dans la seconde vague de l'étude, réalisée en septembre 2020, cette première place est désormais occupée par les gains d'autonomie et de temps qui traduisent le caractère **utilitaire** et **pratique** de ces engins.

Toutefois, 31 % des Français estiment que ce mode de déplacement est gênant pour les autres usagers. Il est considéré comme le moins respectueux des autres.

De leur côté, les utilisateurs d'EDPM estiment que les infrastructures de voirie, la signalétique et la réglementation routière ne sont pas adaptées à leur pratique. Parallèlement, ils admettent que leur comportement n'est pas toujours exemplaire : non-respect de la réglementation et du code de la route, changement de direction non indiqué, circulation entre les voitures, sur les trottoirs...

Les coronapistes, les pistes cyclables provisoires créées suite à la crise sanitaire, sont des initiatives perçues très favorablement par les cyclistes et les utilisateurs d'EDPM, moins par les automobilistes et les deux-roues motorisés. Au global, 65 % des usagers de l'espace public disent qu'elles contribuent à lutter contre la pollution de l'air, 62 % qu'elles sont utiles, 59 % qu'elles facilitent les déplacements au sein des villes, 51 % qu'elles incitent à l'usage de nouveaux modes de déplacement et 50 % qu'elles contribuent à renforcer la sécurité des utilisateurs.

Un sentiment de vulnérabilité et un manque de protection avéré

Avec une note moyenne de confiance de 6,4/10 contre 7,2 en moyenne chez l'ensemble des usagers de l'espace public, les utilisateurs d'EDPM sont ceux qui s'estiment les moins en sécurité pour leurs déplacements quotidiens. Ils estiment être très exposés aux autres usagers, en particulier les conducteurs de poids-lourds et les automobilistes, et ils ont conscience que leur mode de déplacement silencieux représente un risque spécifique dans l'espace public.

L'étude souligne **des carences en termes de sécurité, liées à des engins encore insuffisamment équipés** (lumière, avertisseur sonore, éléments rétro-réfléchissants...).

Au niveau sécurité en termes d'usages, on observe des pratiques très différenciées selon les types d'utilisateurs propriétaires ou loueurs d'engins.

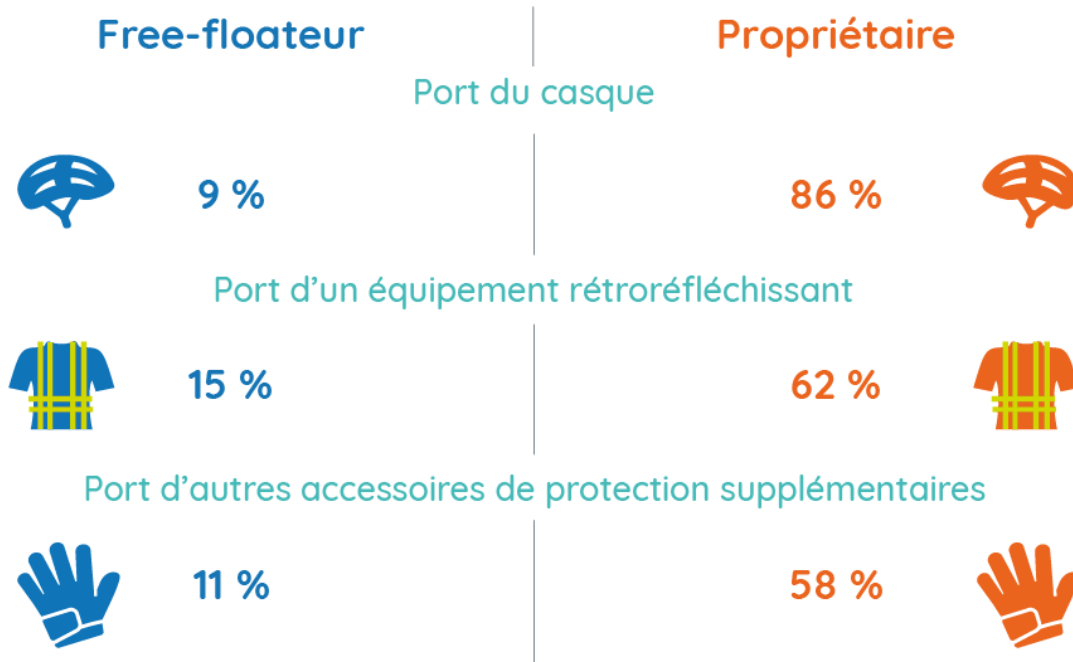
Les propriétaires d'EDPM sont plus enclins à se prémunir des risques : 86 % portent un casque, 62 % des équipements rétro-réfléchissants, 58 % des accessoires de protection complémentaires, **66 % des propriétaires savent qu'une assurance de responsabilité civile est obligatoire et 62 % en ont souscrit une.**

En revanche, concernant les loueurs en free-floating, seul 1 utilisateur de trottinette électrique sur 10 porte un casque, 15 % des équipements rétro-réfléchissants, et 11 % d'autres accessoires. Par ailleurs, **seuls 2 utilisateurs de trottinette électrique en libre-service sur 10 ont déjà vérifié s'ils étaient couverts par une assurance au moment d'une location et seulement 45 % ont connaissance qu'une assurance est obligatoire.** Il s'agit de la catégorie d'usagers de l'espace public la moins au fait de la nouvelle réglementation sur les EDPM : 52 % ignorent l'interdiction de circuler sur les trottoirs, 49 % la vitesse limitée à 25 km/h et 60 % l'interdiction de rouler à 2.





EDPM : les équipements de sécurité



Une accidentalité en hausse qui suit le taux de pénétration des EDPM sur le marché

De plus en plus présents dans l'espace public, les EDPM, et notamment les trottinettes électriques, génèrent mécaniquement une accidentalité croissante. **Près d'un quart des usagers de la route a déjà été exposé à une situation dangereuse en lien avec un EDPM.**

Les catégories d'usagers les plus concernées par les accidents impliquant des EDPM sont les piétons (35 %) et les automobilistes (18 %). Les jeunes conducteurs d'EDPM (moins de 30 ans) sont surreprésentés dans les accidents. **68 % des accidents impliquant un EDPM concernent le non-respect de la réglementation** dont les excès de vitesse (40 %) et la circulation sur les trottoirs (30 %). 29 % des accidents surviennent à la suite d'un événement inattendu, comme un obstacle imprévu sur la voie (32 %) ou un écart de conduite sur la chaussée (20 %). 22 % des accidents se sont produits à cause d'infrastructures défectueuses : une chaussée en mauvais état (39 %), un déficit de pistes cyclables (38 %).

Concernant les zones à risques, **45 % des accidents surviennent sur la chaussée, 28 % sur les trottoirs et 22 % sur les pistes cyclables.** Les passages piétons et les intersections se révèlent particulièrement accidentogènes (38 % des accidents constatés).

Ces accidents d'EDPM sont en majorité des chutes (65 %) et des collisions (33 %). Si dans 60 % des cas, les blessures en EDPM sont légères, dans 2 cas sur 10, les usagers ont dû se rendre aux urgences et 11 % ont été hospitalisés.

Par ailleurs, le bilan 2019 de la Sécurité routière, qui isole pour la 1^{ère} année les usagers d'EDPM, dénombre 10 décès.



Sensibiliser les usagers et les protéger

« L'étude souligne la méconnaissance des prérequis à la conduite d'un EDPM, notamment l'obligation d'assurance. Être responsable, c'est être assuré pour soi-même et pour les autres. Les utilisateurs d'EDPM ont la même responsabilité que ceux d'une voiture ou d'une moto et doivent donc être assurés en responsabilité civile pour la protection de tous. L'assurance est obligatoire aussi pour les engins en libre-service : il est donc essentiel de vérifier que le loueur a bien souscrit une assurance pour le compte de ses clients. », explique **Stéphane Pénét, Délégué général adjoint de la Fédération Française de l'Assurance (FFA)**.

« Cette étude, menée avant et après le confinement, démontre la place grandissante des EDPM dans l'espace public, mais aussi l'apparition de nouveaux risques sur la route. Il faut poursuivre la sensibilisation des Français à un partage apaisé de l'espace public pour garantir la sécurité de tous. », commente **Eric Lemaire, Président de la commission route de l'association Assurance Prévention**.

« Les engins de déplacement personnel seront de plus en plus présents dans nos villes. La nécessité de mieux appréhender la route conduira à l'apparition de nouveaux engins mieux équipés et plus performants en matière de sécurité. Cette étude témoigne également de l'importante nécessité de savoir cohabiter, s'équiper et s'assurer. Les professionnels et utilisateurs ont cette responsabilité, et cela passera par davantage de pédagogie et de sensibilisation.», conclut **Fabrice Furlan, Président de la Fédération des Professionnels de la Micro-Mobilité (FP2M)**.

* Étude de la Fédération Française de l'Assurance (FFA), d'Assurance Prévention et de la Fédération des Professionnels de la Micro-Mobilité (FP2M), réalisée par Smart Mobility Lab. Etude quantitative réalisée en 2 temps : du 21 février au 5 mars 2020 auprès de 5 014 répondants et du 5 au 11 septembre 2020 auprès de 1 013 répondants France entière âgés de 18 ans et plus. Etude qualitative réalisée auprès de 65 participants au sein de 8 focus groups à Paris et à Lille du 21 au 31 janvier 2020.

