

# Les engins de déplacement personnels, quelle place sur l'espace public ?

## Les pratiques réglementaires à l'étranger

# Des caractéristiques techniques communes

1 seule personne transportée

- Position debout, le plus souvent pas de siège
- Motorisation électrique

Exceptions : roller / skate / trottinette

EDP à propulsion musculaire assimilés à des piétons

# Des engins inclassables dans la nomenclature actuelle des véhicules

Un Engin de déplacement personnel (EDP) ne relève pas :

- De la directive européenne 2002/24/CE relative à la réception des véhicules à moteurs à 2 ou 3 roues
- Des aides à la mobilité motorisée destinées aux personnes à mobilité réduite (fauteuils roulants motorisés, triporteurs ou quadriporteurs dont la vitesse est limitée à 6km/h)
- Du champ d'application des cycles ou VAE

# Des engins protéiformes...



Segway®



T3Motion®



MyWay®



Solowheel®



Easyglider®



Toyota Winglet®



Zappy®



Hoverboard®

## ... aux usages variés

- Tourisme, promenade, usage ludique
- Entreprises de sécurité, livraison de courrier
- Trajets courants de faible ou moyenne distance
- Personne à mobilité restreinte, à léger handicap

# Quelle réglementation pour les EDP ailleurs dans le monde ?

Rapport de parangonnage réalisé en 2012 par J. Hervé (Cerema) :

- 25 pays, dont 17 européens
- Réglementation variable dans certains pays (initiative fédérale ou communale)
- Désignation parfois différentes des EDP selon les pays

# Des réglementations contrastées...

## 5 grandes « familles » réglementaires :

- **Interdiction** (Royaume-Uni, Danemark, Luxembourg, Colombie-Britannique, Alberta, Italie) : la principale argumentation consiste à dire que l'EDP est un véhicule, mais qu'il ne remplit pas les conditions techniques (équipements, immatriculations)
- **Accessoire piéton** (Portugal, République Tchèque, Nouvelle-Zélande, Ontario en phase d'expérimentation)
- **Assimilation cycle** (Allemagne, Autriche, Suède)
- **Assimilation motocyclette légère** (Suisse, Japon) ou classe particulière en fonction de la puissance 200 W (Queensland, Australie occidentale)
- **Mixité piéton / vélo selon la vitesse** (Belgique, Pays-Bas)

# Des réglementations contrastées

- **Équipements de sécurité** imposés quand l'EDP est assimilé à un cycle ou à un engin routier (éclairages avant/arrière, avertisseur sonore, catadioptrés)
- Port du **casque** rarement obligatoire
- **Vitesse maximale** (assimilé vélo) : 15 Km/h (Suisse), 18Km/h (Belgique), 25 Km/h (Pays-Bas)
- **Restriction d'usage** :
  - Âge : 12 ans (Autriche), 15 ans (Allemagne), 16 ans (Pays-Bas), 18 ans (Portugal)
  - Autorisation spéciale sur trottoir pour les **PMR** : Pays-Bas, Suisse, Ontario
  - Autorisation à conduire un cyclomoteur (Allemagne), assurances (Allemagne, Pays-Bas)

# Des réglementations contrastées...

- Cas particulier des Etats-Unis :
  - 36 Etats autorisent sur la chaussée avec des restrictions, 44 sur le trottoir, 30 sur les aménagements cyclables,
  - 11 avec un seuil minimal de 16 ans, 2 avec un seuil minimal de 14 ans, une vingtaine d'Etats les assimilent à des piétons, 11 obligent le port du casque, formation parfois obligatoire

# Des réglementations contrastées...

## 5 grandes « familles » réglementaires :

- **Interdiction** (Royaume-Uni, Danemark, Luxembourg, Colombie-Britannique, Alberta, Italie) : la principale argumentation consiste à dire que l'EDP est un véhicule, mais qu'il ne remplit pas les conditions techniques (équipements, immatriculations)
- **Accessoire piéton** (Portugal, République Tchèque, Nouvelle-Zélande, Ontario en phase d'expérimentation)
- **Assimilation cycle** (Allemagne, Autriche, Suède)
- **Assimilation motocyclette légère** (Suisse, Japon) ou classe particulière en fonction de la puissance 200 W (Queensland, Australie occidentale)
- **Mixité piéton / vélo selon la vitesse** (Belgique, Pays-Bas)

# ...mais des interrogations souvent communes

- Equipements de sécurité ?
- Largeur maximale ?
- Vitesse maximale ?
- Restrictions d'usages selon l'âge ?
- Autorisation de conduite ou d'assurance ?
- Espace de circulation ?

# Comité des experts du CNSR

## Pas encore officiel

- Recommande d'assimiler les e EDP à des vélos
- Règles spécifiques équipements pour les e EDP (freins, éclairage...)
- commission assureurs affirment assurance obligatoire.

# Projet LOM

- Edp : Chaque maire fait ce qui lui plait...

Mais : cadre national par défaut que le maire pourra modifier quant à l'usage des e edp

- Projet Décret en préparation :
  - Les edp sans moteur restent assimilés piétons
  - Nouvelle catégorie les e edp frein
- Eclairage sur véhicule et sur usager (pb hauteur)

# Comité des experts du CNSR

## Pas encore officiel

- E edp : circulation
- Autorisé
- Bandes, pistes cyclables, VV tout milieu
- Milieu urbain
  - AP ZDR Zone 30 bandes de rives (CVCB)
  - chaussée à 50 pour continuité

# Merci

Marc LANFRANCHI  
[marc.lanfranchi@cerema.fr](mailto:marc.lanfranchi@cerema.fr)

Benoît HIRON  
[Benoit.hiron@cerema.fr](mailto:Benoit.hiron@cerema.fr)

Jérôme Hervé  
[Jerome.hervé@cerema.fr](mailto:Jerome.hervé@cerema.fr)