

Grand Paris

Trottinettes, le danger est confirmé



Rouler à deux, comme ici sur les quais de la Seine, sera interdit par décret à partir de cet automne. PANORAMIC/STARFACE

ENQUÊTE Les spécialistes de la santé à Paris nous l'affirment : la patinette provoque de nombreuses chutes et blessures, surtout pour ses usagers

C'est une déferlante de trottinettes électriques en libre-service qui a submergé Paris. Depuis les premières déployées par Lime l'été dernier, le nombre de start-up proposant ces nouveaux engins de déplacement a explosé : ont suivi Bird, Bolt, Wind, Tier, Flash, Hive, Voi, Dott et, dernièrement, Jump, la marque d'Uber. Selon la mairie de Paris, 15 000 patinettes motorisées seraient aujourd'hui disponibles dans les rues de la capitale.

En même temps que les Parisiens découvraient ce mode de locomotion et l'essayaient par centaines de milliers, des craintes ont vu le jour avec ces engins fonçant à

plus de 20 km/h au milieu des voitures – parfois avec deux passagers sans casque – et pour la sécurité des piétons.

Pour l'instant, les chiffres de l'accidentalité pour les rollers et trottinettes, classés dans la même catégorie par la sécurité routière, ne sont connus que pour l'année 2017, soit avant le début de ce phénomène (284 blessés et 5 tués dans toute la France). Au niveau de l'Agence régionale de santé d'Ile-de-France ou de l'Assistance publique-Hôpitaux de Paris (AP-HP), pas de comptabilisation spécifique.

Des fractures d'octogénaire chez les quadras

Un fait divers récent a marqué les esprits : un homme âgé de 81 ans est mort à Levallois en avril, trois jours après avoir été renversé sur un passage piéton par une trottinette ayant grillé le feu rouge. Le conducteur doit être jugé en septembre par le tribunal correctionnel de Nanterre.

Plusieurs médecins hospitaliers contactés par le JDD, spéciali-

sés en orthopédie ou urgentistes, constatent depuis le début de l'année 2019 une augmentation du nombre de personnes blessées à cause d'une trottinette accueillies dans leurs services. Le professeur Masméjan, de SOS Mains à l'hôpital Georges-Pompidou-AP-HP, estime en avoir soigné plus d'une demi-douzaine en quatre mois. « On en voit beaucoup, et je crains que ça n'augmente avec le retour des beaux jours. »

Le professeur Alain Sautet, chef du service de chirurgie orthopédique à l'hôpital Saint-Antoine de l'AP-HP, comptabilise deux ou trois patients par semaine hospitalisés dans son service pour une opération. « Nous voyons une traumatologie que nous avions l'habitude de rencontrer chez des personnes très âgées, notamment les femmes atteintes d'ostéoporose, alerte ce spécialiste. Mais là, ce sont des patients à partir de la quarantaine qui présentent des fractures d'octogénaire, celles du fémur, de la hanche, du genou, de la cheville. Les 20-30 ans sont plus souples, et quand

ils chutent ils se blessent plutôt à la main, au coude. » À la clinique Paris Lilas, le chirurgien orthopédiste Guy Mylle, qui opère trois usagers de trottinette par mois environ, juge que tous ses patients ne lui disent pas qu'ils sont tombés d'une patinette... « Ils sont gênés, la trottinette a un côté enfantin et le fait qu'elle peut être dangereuse n'est pas bien intégré. » Il ne s'agit là que des cas nécessitant une opération. Mais, pour le professeur Sautet, il faudrait compter neuf à dix fois plus de blessés, en y ajoutant tous ceux qui

passent aux urgences. « Il n'y a pour l'instant qu'une étude scientifique parue sur le sujet, celle du Journal of the American Medical Association [Jama] parue en janvier 2019 [portant pendant un an sur deux services d'urgences et un centre médical dans le sud de la Californie]. Elle montre que 94 % des blessés accueillis sont soignés aux urgences puis rentrent chez eux. »

Le port du casque vivement conseillé pour tous

Le médecin urgentiste Rafik Masmoudi, de l'hôpital Georges-Pompidou, abonde dans ce sens : « La majorité des patients que nous voyons souffrent de contusions ou de traumatismes crâniens bénins et n'ont pas besoin d'être opérés. » Il évalue le nombre des victimes d'un accident de trottinette soignées dans son service à plus d'une cinquantaine de blessés en quatre mois. « C'est arrivé d'un seul coup et c'est exponentiel. » Rafael Toledo, médecin aux urgences dentaires à l'hôpital Ambroise Paré-AP-HP, estime à 3 % ou 4 % de leurs patients (deux à trois cas par semaine) le nombre de blessés aux dents de devant ou à la mâchoire fracturée car tombés à trottinette. « C'est empirique, dit-il, en fait on en attendait plus, comme au début des livraisons à vélo, qui avaient provoqué une hausse dans nos urgences dentaires. » L'étude américaine du Jama montre que près d'un tiers des blessures sont des fractures, un peu plus d'un quart des lacérations, des contusions, et 40 % des blessures... à la tête.

À Paris, selon tous les spécialistes consultés, le port du casque est vivement conseillé pour tous, enfants et adultes. Le gouvernement vient de rendre public un projet de décret, qui devrait s'appliquer à l'automne 2019, rendant obligatoire cette protection de la tête pour les 8-12 ans. Christophe Prudhomme, le porte-parole de l'Association des médecins urgentistes de France (Amuf), avance qu'« il faudra peut-être brider les trottinettes à des vitesses inférieures ». Et d'ajouter : « Baisser la vitesse, c'est réduire les lésions. » Lime vient d'annoncer le 3 mai qu'il limiterait la vitesse de ses engins à 8 km/h automatiquement dans certaines zones piétonnes de Lyon. « Nous avons connu une période similaire avec les rollers, décrit Christophe Prudhomme. Avec les trottinettes, nous sommes dans une phase d'adaptation. Les utilisateurs doivent être responsabilisés. »

MARIE-ANNE KLEIBER

Une charte de bonne conduite signée demain

Une charte de bonne conduite doit être signée demain à l'Hôtel de Ville entre la mairie, représentée par Christophe Najdovski, adjoint chargé des transports, accompagné de Jean-Louis Missika, adjoint chargé de l'urbanisme et du développement économique, et les opérateurs de trottinettes en libre-service. « Franchement, aujourd'hui, ça ne va pas, tance Christophe Najdovski. Le principe du free floating pour les trottinettes repose sur un éparpillement un peu partout sur les trottoirs,

ce qui gêne les piétons, parfois les met en danger, et suscite même de l'hostilité. Nous allons émettre des règles, en attendant que la loi d'orientation des mobilités [LOM] s'applique. »

La charte prévoit notamment que les sociétés incitent leurs clients à rouler uniquement sur la chaussée, sur les pistes cyclables et à se garer dans des emplacements réservés. Ce sont 2 500 stations (pouvant contenir par exemple 10 trottinettes) qui seront créées d'ici à la fin de l'année dans la capitale. « Dans

le centre, 500 emplacements seront prêts pour l'été », annonce Christophe Najdovski. Entre-temps, la Ville a décidé de sévir : de mars à fin avril, 150 P-V pour circulation sur le trottoir et 100 P-V pour stationnement gênant avec mise en fourrière ont été distribués.

Une redevance de 50 à 65 euros par engin

Côté opérateurs, on se dit satisfait de cet accord. Chez Jump, on juge que « cette charte contribue à

développer les alternatives à la voiture individuelle ». « Ça va dans le sens de ce que nous mettons en place, estime Arthur-Louis Jacquier, general manager France de Lime. Notre patrouille d'intervention sur les trottoirs passera d'ici à la fin mai de 10 à 50 personnes. » Voi, start-up suédoise, teste des bonus de crédit au Danemark pour les utilisateurs se garant dans la bonne zone. « Ça pourrait être envisageable à Paris », déclare Lucas Bornert, son DG France. Une redevance de 50 à

65 euros par engin (selon la taille de la flotte) devrait être instaurée.

Christophe Najdovski demande également au Premier ministre, Édouard Philippe, d'arbitrer sur l'article 18 de la LOM. Le Sénat propose d'accorder aux communes et intercommunalités le droit de régulation de ces nouvelles mobilités, plutôt qu'aux autorités organisatrices des transports. « Nous pensons que la bonne échelle, c'est celle de la ville », précise l'adjoint aux transports. ■ M.-A.K.