

## LE JURISCOPE

### L'ANALYSE

# Les NVEI : responsabilité et assurabilité de ces véhicules

L'explosion récente de l'utilisation des trottinettes électriques, des gyroroues ou encore des Segways®, implique de définir un nouveau cadre juridique clair, de repenser l'offre assurantiel mais également la tarification de ces nouveaux engins de déplacement personnel.

**D**epuis plusieurs mois maintenant, nous avons tous pu remarquer l'apparition de nouveaux engins de déplacement individuel : les e-trottinettes, gyroroues, e-skate, hoverboard, monowheel, Segway®... Ils sont tous plus astucieux les uns que les autres, plus économes et écologiques que les voitures et plus efficaces pour circuler dans les grandes villes. Ils se développent et se démocratisent notamment avec l'arrivée, il y a tout juste un an, dans certaines grandes villes françaises de la trottinette en libre-service (ou *free-floating*). Leur utilisation n'est pas sans conséquences, comme l'actualité a pu le démontrer à plusieurs reprises avec des accidents pouvant être mortels. En outre, le Fonds de garantie des assurances obligatoires (FGAO) a été saisi de plusieurs demandes d'indemnisation. Un sondage effectué par l'Institut Odoxa pour Eurofil ([www.odoxa.fr/sondage/francais-nouveaux-vehicules-electriques-individuels](http://www.odoxa.fr/sondage/francais-nouveaux-vehicules-electriques-individuels)) a pu mettre en lumière que « les NVEI sont considérés comme n'étant pas adaptés à tous les trajets et risqués. Ce risque est souligné pour les utilisateurs mais aussi pour

● **LUC GRYNBAUM,**  
PROFESSEUR  
À L'UNIVERSITÉ  
PARIS DESCARTES,  
AVOCAT OF  
COUNSEL CHEZ  
**DE GAULLE  
FLEURANCE  
& ASSOCIÉS**

● **NATHALIE RAMOS,**  
SENIOR MANAGER  
IARD ET DATA  
SCIENTIST,  
RESPONSABLE  
DE LA CELLULE  
INNOVATION  
CHEZ GALEA

les usagers. Ainsi, 73% des Français jugent ces véhicules risqués pour les piétons et 73% pour les deux-roues et les automobilistes. 69% des Français pensent aussi qu'ils sont dangereux pour les utilisateurs eux-mêmes. » Enfin, plus grave, « les règles applicables à l'usage de ces NVEI ne sont pas connues et 82% pensent qu'il n'y a pas ou peu de règles en la matière ».

### Indemnisation avec la loi Badinter

Les victimes d'un accident provoqué par un de ces véhicules ne sont pas dépourvues de fondement juridique pour obtenir une indemnisation. On pourrait spontanément penser à la responsabilité du fait des choses (article 1242 alinéa 1<sup>er</sup> du code civil), le conducteur de l'engin étant considéré comme le gardien. Cependant, les NVEI, spécifiquement les trottinettes, sont souvent loués par leurs utilisateurs. Ces derniers ne seraient pas nécessairement assurés comme gardiens ; aussi faudrait-il maintenir la responsabilité sur la tête du propriétaire loueur en espérant que ce dernier a bien souscrit une assurance pour le compte de ses locataires.

L'application de la loi du 5 juillet 1985 sur les accidents de la circulation semblerait plus appro-

priée pour les victimes. En effet, la jurisprudence existante permet de faire entrer les NVEI dans le champ d'application de ce texte. Il a ainsi été décidé qu'une tondeuse autoportée constituait un véhicule terrestre à moteur entrant dans le champ d'application de la loi Badinter (Cass. civ. 2<sup>e</sup>, 24 juin 2004, pourvoi n° 02-20208), de même qu'une mini-moto se déplaçant sur route au moyen d'un moteur à propulsion n'a pas été considérée comme un jouet, mais bien comme un véhicule. Il importe peu que ce véhicule soit soumis à une obligation d'assurance (Cass. civ. 2<sup>e</sup>, 22 oct. 2015, pourvoi n° 14-13994). Sans aucun doute, au regard de cette jurisprudence, les NVEI peuvent être considérés comme des véhicules terrestres à moteur auxquels la loi Badinter peut s'appliquer. Cependant, une réglementation spécifique va leur être appliquée.

### Un décret attendu

Pour le moment, les utilisateurs de *rollers*, *skateboards* ou trottinette sans moteur sont considérés comme des piétons, aussi doivent-ils rouler sur les trottoirs. Le ministère des Transports et le ministère de l'Intérieur annoncent un décret pour la rentrée qui viendra modifier le code

de la route pour les nouveaux engins de déplacement personnels (EDP) motorisés : *hoverboard*, gyropodes, monoroues, trottinettes électriques. Ils ne pourront pas circuler sur les trottoirs, mais sur les pistes cyclables ou des voies à vitesse réduite à moins de 50 km/h. Le maire pourra déroger à ces règles (trottoirs possibles et voies ouvertes aux EDP). Les utilisateurs devront avoir plus de 12 ans, ne pas transporter de passagers, être dotés d'éclairage le soir, mais le casque ne serait pas obligatoire. Ces obligations seront sanctionnées par des amendes allant de 35 à 135 €.

### L'offre assurantielle

L'offre assurantielle pour assurer ces engins semble pour le moment assez hétérogène, avec différentes formules proposées selon les organismes d'assurance. Diverses voies ont été empruntées. Certains assureurs opèrent une distinction selon le type de véhicule. D'une part, la trottinette électrique est parfois assimilée aux deux-roues motorisés et peut être couverte par les garanties des contrats auto (dont la responsabilité civile) et dommages corporels.

D'autre part, les gyroroues, *hoverboards* et autres peuvent

*Les NVEI investissent de plus en plus l'espace urbain, ce qui pose de nombreux problèmes.*



### À retenir

■ Un décret est attendu pour réglementer l'utilisation des nouveaux engins de déplacement personnels (EDP) motorisés : interdiction de circuler sur les trottoirs ou de transporter deux personnes, amendes (de 35 à 135 €)... Le maire pourra également autoriser la circulation sur les trottoirs.

### À noter

■ Afin de définir l'offre assurantielle adéquate, il faut que le législateur détermine si les engins de déplacement sont assimilables à des véhicules terrestres à moteurs, et s'ils relèvent ou non de la loi Badinter.

être couverts par le contrat multirisque habitation (MRH), dans le cadre de la garantie responsabilité civile (RC). La distribution *via* la MRH ou l'auto-moto, au choix de l'assureur, pourrait être influencée à l'automne, par une prise de position ou non sur l'assimilation des EDP à des véhicules terrestres à moteur relevant de la loi Badinter ou non.

Si, dans le cadre du décret à venir, et plus opportunément encore dans la future loi mobilité il est procédé à cette assimilation avec obligation d'assurance (*quid* de leur immatriculation?), il faudra alors prévoir des contrats sans plafonds de garantie pour le préjudice corporel. En revanche, si rien n'est indiqué par le pouvoir réglementaire ou législatif, des plafonds pourront être prévus. Toutefois, il nous semble qu'il serait préférable que la question soit tranchée. En effet, on risquerait d'être confrontés à des victimes qui, réclamant l'application de loi du 5 juillet 1985, ne comprendraient pas comment il serait possible de leur opposer un plafond de garantie pour

les dommages corporels. Nous ne pouvons qu'espérer que le flou régnant actuellement soit rapidement levé et que cela permette aux utilisateurs et usagers d'être mieux informés voire conseillés.

### La tarification

La question cruciale pour les assureurs, qui intéresse aussi les utilisateurs, est celle de la tarification des NVEI, futurs EDP. En effet, une seule technique ne suffit pas à déterminer le coût du risque, et donc le tarif à proposer aux usagers. Le rôle de l'actuaire est alors de choisir une combinaison de techniques et de les lier ensuite les unes aux autres.

Aujourd'hui, il n'existe pas d'historique de statistiques sur ces risques ou alors très peu sont disponibles. Dans ce cas, l'utilisation de méthodes prédictives et d'analyses du comportement grâce à la connectivité de ces engins permet néanmoins de construire des bases tarifaires cohérentes.

À cette occasion, nous avons pu voir certaines compagnies d'assurances nouer ainsi des partenariats avec des entreprises offrant des solutions permettant un enregistrement et un suivi des comportements des utilisateurs. Ces informations récoltées alimenteront l'entrepôt de données et serviront à affiner la tarification. L'assurabilité des NVEI/EDP doit être observée de près, tant en termes de comportements que d'un point de vue réglementaire et législatif. Un volet prévention/éducation doit aussi être développé.

En présence d'un risque fort de réglementation mouvante, il est important de surveiller ces risques tant en termes de création de produits, de suivi de portefeuille, de rédaction des contrats et notices que de formation des équipes en charge de ces produits. ●