

Trottinettes électriques : alerte sur les utilisateurs non-assurés

De nombreux propriétaires de trottinettes électriques négligent de s'assurer contre les dommages qu'ils pourraient causer. Le fonds de garantie qui prend en charge les victimes de conducteurs non assurés voit les demandes affluer et s'en inquiète.

Les sociétés de trottinettes électriques en libre-service peuvent inclure une assurance dans la location mais il vaut mieux vérifier.

C'est le revers de la médaille du développement des « nouvelles mobilités ». De plus en plus de rescapés d'accidents de trottinettes électriques n'ont d'autre choix que de se tourner vers le fonds de garantie des assurances obligatoires (FGAO) pour être indemnisés. Car la personne à l'origine de leur accident n'avait pas souscrit d'assurance responsabilité civile, une obligation qui reste méconnue par les conducteurs de ces engins motorisés. En 2021, le fonds de garantie des victimes a ainsi reçu près de 400 demandes pour des accidents causés par des trottinettes électriques, des gyropodes, « hoverboards » ou autres « engins de déplacement personnel motorisés ». Ce chiffre représente une hausse de 34 % par rapport à l'an dernier et il n'a eu de cesse d'augmenter ces dernières années.

Dans près de 96 % des cas, c'est une trottinette qui est à l'origine de l'accident. Dans l'absolu, le problème des victimes de conducteurs de trottinettes électriques non assurés reste limité. Il représente un peu plus de 1 % des cas d'accidents de circulation que le fonds de garantie des victimes est amené à prendre en charge. « C'est faible mais ce qui est frappant, et qui nous préoccupe, c'est que les chiffres sont en très forte progression », souligne Julien Rencki, le directeur général du fonds de garantie des vic-

times.

« Défaut d'information et de prise de conscience »

Qui plus est, dans près de la moitié des cas, les accidents ont provoqué des dommages physiques. Le fonds de garantie est là pour accompagner ces victimes mais il se retourne ensuite vers les responsables des accidents non assurés pour récupérer les sommes versées. « Cela peut avoir des conséquences très lourdes financièrement pour l'utilisateur [non-assuré] », prévient Julien Rencki. Dans les cas les plus dramatiques d'accidents de circulation, les responsables peuvent avoir des millions d'euros à rembourser.

Pour Julien Rencki, l'origine de cette absence d'assurance est avant tout un « défaut d'information et de prise de conscience ». Les sociétés de trottinettes électriques en libre-service peuvent inclure une assurance dans la location mais il vaut mieux vérifier. En tous les cas, les propriétaires de trottinettes, qui doivent automatiquement s'assurer contre les dommages provoqués à des tiers, ne semblent pas avoir ce réflexe. « Il y a beaucoup de consommateurs qui pensent en toute bonne foi qu'ils sont couverts par leur assurance habitation », explique Fanny Limare-Wolf, directrice financière de l'Olivier Assurance. « Or, c'est assez fréquent d'avoir pour son vélo la responsabilité civile couverte par son

assurance habitation mais cela l'est beaucoup moins quand il est électrique, et cela ne se fait pas pour les trottinettes électriques. » Les conducteurs de trottinettes électriques peuvent aussi s'assurer contre les chocs qu'ils pourraient subir et les dommages matériels.



Des e-mailings dédiés

Signe, selon l'Olivier Assurance, qu'ils sont au moins prêts à prendre une assurance de base avec la responsabilité civile pour quelques euros par mois, l'assureur constate un pic d'intérêt pour son offre dès qu'il y a une communication sur le sujet. Cependant, le marché n'en n'est qu'à ses débuts : « On estime qu'il y a 30 % des conducteurs qui sont au courant de l'obligation d'assurance sur à peu près 2 millions de trottinettes en circulation », avance Fanny Limare-Wolf. « Tant que vous pourrez acheter une trottinette sans avoir à fournir une preuve d'assurance, on aura beaucoup de non-assurance », prévient-elle.

« A la MAIF nous estimons qu'en tant qu'assureur, nous avons un rôle à jouer en informant les utilisateurs », explique Christophe Sabadel, chef de produits auto et mobilités pour la

mutuelle. Et celui-ci d'expliquer que la MAIF fait par exemple des e-mailings dédiés. En tous les cas, « c'est

un marché qui se développe très rapidement, on a environ 50 % de croissance tous les ans sur ce segment ». ■

par Solenn Poullennec

