



Trottinettes électriques, hoverboards, monoroues... comment les assurer ?

Les nouveaux véhicules électriques individuels (NVEI) se répandent de plus en plus à travers la France. Face à cet engouement récent, la question de l'obligation d'assurance bute sur l'absence d'une définition juridique claire de ces engins en termes d'usages dans l'espace urbain. C'est un véritable phénomène de société. En une année à peine, trottinettes électriques, gyroroues, hoverboards, monoroues, ces nouveaux véhicules électriques individuels (NVEI) ou engins de déplacement personnel (EDP) ont fleuri à travers toute la France. La preuve : l'an dernier, ce sont plus de 400 000 unités qui ont été vendues contre 120 000 en 2016. « De plus en plus de personnes voient ces engins comme une alternative bon marché à la mobilité », explique Anne Lavaud, déléguée générale de l'Association Prévention routière. Or ces engins, dont la vitesse peut atteindre voire dépasser les 25 km/h, peuvent provoquer des dommages matériels et corporels parfois lourds en cas d'accidents. À ce titre, en l'état actuel du droit, ils restent soumis à la même obligation d'assurance de responsabilité civile. Face à l'essor de ces nouveaux usages urbains et les risques induits, les assureurs s'efforcent d'élaborer une réponse contractuelle (en termes de produits spécifiques, d'options, de rachats d'exclusions...) dans un cadre législatif qui reste toutefois à éclaircir. NVEI ou EDP ? Les engins de déplacement personnel (EDP) regroupent tous les moyens individuels de déplacement, électriques ou non, autrement dit gyropodes, e-trottinettes, vélos à assistance électrique (VAE), mais aussi vélos, rollers, skates... Les nouveaux véhicules électriques individuels (NVEI) ne comprennent que les engins de déplacement personnel à moteur électriques : e-trottinette, gyroroues, e-skate, hoverboards... À l'instar d'Aviva avec son produit dédié OnMyWay et d'Allianz et son assurance pour les nouvelles mobilités, l'assureur en ligne Luko a, par exemple, choisi, de créer une assurance spécifique pour ces engins. « L'offre trottinette électrique et NVEI est partie d'une demande de nos assurés. Nous l'avons coconstruite avec eux, explique Raphael Vullierme, dirigeant et cofondateur de Luko. Cela permet de répondre à l'ensemble des besoins de nos utilisateurs. C'est une cible que nous arrivons ensuite facilement à convertir sur l'habitation. C'est une démographie plus digitale. » A contrario, d'autres ont fait le choix de couvrir ces engins par des contrats auto adaptés (deux-roues ou engins spéciaux). « Les trottinettes électriques représentent des risques à part entière qui sont couverts par les garanties de nos contrats auto (dont la RC) et dommages corporels, rapporte Christophe Sabadel, chef produits auto et mobilité à laMaif. Nous avons fait le choix de couvrir ainsi nos assurés utilisateurs de trottinettes électriques, car nous avons jugé que leurs usages et les risques afférents s'apparentent à ceux de certains deux-roues. » Des offres spécifiques Crédit agricole Assurances a, depuis le 4 décembre, complété son offre deux-roues en incluant les NVEI. Il faut compter en moyenne, selon le devis, 130 € par an pour la formule tiers ou 238 € par an pour la formule tous risques. Aviva France propose par l'intermédiaire de sa marque Eurofil, la solution dédiée aux NVEI baptisée OnMyWay. L'offre propose plusieurs tarifs : une formule solo pour 5 € par mois, une formule duo pour 8 € par mois et une formule famille pour 10 € par mois. Si la personne souhaite prendre une RC en option, elle payera 4 € de plus par mois, peu importe la formule choisie. Maif opère une distinction selon le type de véhicule. La trottinette électrique est assimilée aux deux-roues et sera donc couverte par les garanties des contrats auto (dont la RC) et dommages corporels. Les gyroroues, hoverboards et autres sont couverts par le contrat habitation, via les dommages corporels habitation. La cotisation, pour une trottinette assurée en tous risques par le contrat auto, s'élève, en moyenne, à 100 € par an. Macif propose une réponse spécifique aux NVEI (contrat d'assurance auto « spéciaux » ou contrat deux-roues selon le cas). Celle-ci couvre la responsabilité civile obligatoire pour les dommages causés aux tiers par le véhicule et, si l'assuré le souhaite, l'indemnisation de l'engin en cas de vol ou d'accident. Tarifs par mois à partir de 18 € pour la RC, 28 € RC + vol / incendie et 128 € en tous risques. Allianz France a décidé de lancer une offre d'assurance nouvelles mobilités. La solution d'assurance propose, depuis novembre 2018, un tarif unique de 90 € TTC par an, une garantie RC (défense pénale et recours) pour couvrir les dommages causés à autrui et une garantie du conducteur, pour protéger l'utilisateur en cas d'accident. Luko, l'assurtech, distribue une

assurance à part baptisée Assurance trottinette électrique & NVEI. Ici deux tarifs : 4,16 € par mois pour la responsabilité civile classique et 8 € par mois pour la formule qui couvre les dommages corporels, la casse, les vols, les attentats. Flou réglementaire Concernant les autres NVEI, tels que les gyroroues, hoverboards, la Macif propose une réponse assurantielle adaptée, dans les contrats d'assurance autos « spéciaux » ou contrat deux-roues selon le cas. De son côté, la Maif a décidé de les couvrir pour l'instant via le contrat d'habitation. « Ces engins sont plus récents et c'est donc plus difficile d'en mesurer les risques, confie Christophe Sabadel. L'important pour le moment, c'est d'apporter une couverture assurantielle optimale à nos assurés vis-à-vis de ces nouveaux risques. Cette réponse devrait évoluer dès lors que la loi définira précisément un cadre. »

» Nathalie Ramos, actuaire conseil, Responsable de la cellule transformation digitale du cabinet **Galea&Associés** : « Je pense que dans les années à venir, nous verrons des trottinettes « intelligentes » qui nous conduiront en toute autonomie. L'assurance devra alors s'adapter. En effet, si ces engins sont plus intelligents et autonomes, potentiellement, il y aura de moins en moins d'accidents. L'aléa, cœur du métier de l'assurance, n'existera plus. L'assureur IARD, doit se concentrer sur les véhicules autonomes et en particulier sur leur algorithme. Ce dernier peut avoir une défaillance, ce seront les nouveaux aléas. Il conviendra alors d'axer les tarifs sur de nouvelles bases, notamment sur celles des algorithmes. »

» Et pour cause : l'extrême hétérogénéité des contrats proposés par le marché reflète l'absence d'une définition et d'un cadre juridique suffisamment clair des EDP. L'un des premiers vides à combler concerne d'abord leur classification. « On s'aperçoit qu'il y a un flou réglementaire qui ne permet pas de classer ces engins qui vont du jouet au véhicule et peuvent présenter des aspects technologiques très différents, ce qui pose un problème assurantiel », explique Matthieu Hugonnenc, expert responsabilité civile et responsable Normandie Nord chez GM Consultant. Pour beaucoup, il est possible d'envisager de classer les NVEI dans la catégorie des véhicules terrestres à moteur (VTM), ce qui est la position admise et défendue par la Fédération française d'assurance (FFA). Pour autant, les définitions des véhicules terrestres, telles que proposées dans le code de la route et le code des assurances, ne suffisent pas à intégrer l'ensemble du spectre des NVEI. Ainsi, l'article L. 110-1 du code de la route rappelle qu'un véhicule terrestre à moteur « désigne tout véhicule terrestre pourvu d'un moteur de propulsion, y compris les trolleybus, et circulant sur route par ses moyens propres, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails ». En revanche, pour l'article 211-1 du code des assurances, un véhicule terrestre à moteur est « tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique sans être lié à une voie ferrée, ainsi que toute remorque, même non attelée ».

» La MRH n'est pas adaptée. Autre élément auquel le législateur doit se prêter à un exercice de clarification : la vitesse et les espaces urbains habilités à la circulation. Par principe, l'utilisation des NVEI est interdite sur les voies publiques mais elle est toutefois, dans la pratique, tolérée jusqu'à 6 km/h (vitesse assimilée à un piéton) sur les trottoirs et les voies piétonnes et jusqu'à 25 km/h sur les pistes cyclables. Une règle qui n'est pas inscrite dans la loi, et qui est susceptible de ralentir le taux de couverture assurantielle des utilisateurs de NVEI. « La difficulté que l'on ressent se situe davantage au niveau opérationnel pour les assureurs, explique Philippe Roux, directeur du Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO). La plupart proposent un contrat de type MRH pour couvrir ces engins mais, malheureusement, ces contrats sont peu adaptés lorsqu'il y a une circulation sur la voie publique ou sur les trottoirs. Il faut encore faire évoluer les contrats d'assurance. »

» Charlotte Hugot & Bertrand Neraudau, chez Neraudau Avocats « Les EDP à moteur absents du code de la route »

» À quels endroits peuvent circuler les EDP à moteur ? C. H. Les engins de déplacements électriques sont interdits sur les voiries publiques (trottoirs et voies de circulation). En effet, les EDP à moteur ne figurent pas dans la liste de l'article R.311-1 du code de la route qui dresse limitativement la liste des véhicules pouvant circuler sur la voie publique. L'utilisation est donc restreinte aux voiries privées telles qu'un chemin d'une propriété privée ou une allée d'une résidence privée. Les EDP ne peuvent donc pas circuler sur la voie publique ? B. N. Pour autant, il existe une tolérance, selon laquelle les EDP ne dépassant pas 6 km/h peuvent circuler librement sur les trottoirs lorsqu'ils n'entravent pas la circulation des piétons. Dans cette hypothèse, ils sont considérés comme des piétons. En effet, les EDP ne dépassant pas 6 km/h sont exclus du règlement européen UE 168 / 2013 du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux et trois roues et des quadricycles puisque ceux-ci

sont considérés comme roulant au pas. Il convient de signaler que cette tolérance conduit toutefois à sanctionner d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende les comportements mettant en danger la vie d'autrui, en vertu de l'article 223-1 du code pénal. Une nouvelle catégorie. Conscients du problème, les pouvoirs publics se sont emparés du sujet. François de Rugy, ministre de la Transition écologique et solidaire, et Elisabeth Borne, ministre des Transports, ont présenté, lors du Conseil des ministres du 26 novembre 2018, le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM). Cette loi prévoit, entre autres, la modification du code de la route pour créer une nouvelle catégorie pour les NVEI et leur interdiction de circuler sur les trottoirs. Une proposition de loi a également été présentée en parallèle devant l'Assemblée nationale le 24 octobre 2018 par des députés Les Républicains, visant à encadrer l'usage des nouveaux engins électriques. Elle propose, outre la définition des NVEI comme « véhicule léger unipersonnel à moteur électrique sans siège pouvant excéder 6 km/h », une obligation d'assurance et de détention du brevet de Sécurité routière (si l'engin ne peut excéder 25 km/h) ou du permis de catégorie A1 (équivalent aux deux-roues jusqu'à 125 cm³), si l'engin dépasse les 25 km/h. « En ce qui concerne le projet de loi, nous sommes favorables à tout ce qui précise le statut de ces différents engins, sur les vitesses maximales, sur les équipements et les lieux de circulation », commente Alexis Merklings, du pôle assurances de dommages et responsabilités de la FFA. « Il faut que soient ajustées les dispositions du code de la route pour clarifier les règles de circulation et de sécurité de ces nouveaux modes de mobilité. Ils sont soumis à obligation d'assurance de responsabilité comme tout autre véhicule à moteur », explique Philippe Roux. En effet, faute d'indication contraire, en cas de défaut d'assurance pour les NVEI, l'utilisateur s'expose aux mêmes sanctions que celles qui existent en matière de non-assurance de VTM (amende, confiscation de l'engin, recours du FGAO en cas de dommages corporels sur un tiers, etc.). Reste qu'en créant à terme une catégorie spécifique d'engins soumis à une obligation en assurance RC et assimilable à des VTM, le législateur les placerait de facto sous le régime de la loi Badinter. Dans une telle configuration, les contrats MRH ne pourraient donc plus les couvrir au titre de la RC et devront être, dans ce cas, remplacés par des contrats ad hoc.