Les scooteurs électriques dans les villes canadiennes : un exposé de politique de la Fondation INCA

# À propos de la Fondation INCA

La Fondation INCA, qui a fêté son centenaire en 2018, est un organisme à but non lucratif qui vise à changer ce que cela veut dire que d’être aveugle aujourd’hui. Nous offrons des programmes innovateurs et de rigoureuses initiatives de défense des droits qui permettent aux personnes touchées par la cécité de réaliser leurs rêves en éliminant les barrières pour favoriser l’inclusion. Maintenant qu’INCA entre dans son deuxième siècle d’existence, nous serons encore plus audacieux en nous attaquant aux questions qui nous sont soumises.

# Scooteurs électriques

Les scooteurs électriques, ou engins de micromobilité sont des véhicules électriques à deux roues pour un seul passager qui offrent aux piétons un mode de mobilité alternatif. Même s’ils sont novateurs et écologiques, ces dispositifs créeront de sérieux obstacles et dangers pour les piétons aveugles ou ayant une vision partielle. Toutefois, si les municipalités canadiennes adoptent et approuvent les scooters électriques, qu’ils soient privés ou en location, cela ne doit se faire qu’après avoir consulté la communauté des personnes handicapées et en tenant compte de considérations strictes qui placent la sécurité des piétons vulnérables au premier plan. Il est de la plus haute importance d’interdire la conduite des scooters électriques sur les trottoirs, leur stationnement aléatoire ou leur utilisation à une vitesse dangereuse.

Ces appareils peuvent fonctionner sur des pistes à usage partagé et dans les centres urbains très fréquentés. Ils peuvent atteindre une vitesse de 32 kilomètres à l’heure. Lorsqu’un conducteur a fini d’utiliser le scooter électrique, il le gare simplement pour le prochain utilisateur. Les scooters électriques sont actuellement disponibles à Calgary, Edmonton et Ottawa, et des projets pilotes ont été conclus ou sont en cours à Halifax, Kelowna, Victoria, Richmond, Winnipeg, Vancouver et Windsor.

Si les scooters électriques sont un moyen de transport pratique, ils ne doivent pas prendre le pas sur la sécurité des piétons. Autoriser l’accès des scooters électriques aux voies piétonnes marginalisera encore plus les usagers de la route vulnérables, dont les piétons aveugles.

# Impact sur les usagers de la route vulnérables et les piétons

La Fondation INCA est heureuse de constater que les provinces et territoires canadiens sont ouverts aux approches novatrices qui ont le potentiel de réduire les gaz à effet de serre, de diminuer la congestion dans les rues des villes et de mieux utiliser les transports en commun par le biais du transport du premier/dernier kilomètre.

Pour l’instant, la Fondation INCA ne croit pas que les scooters électriques devraient être introduits dans les municipalités canadiennes en raison du facteur de risque élevé pour les piétons ayant une perte de vision. Cependant, si les scooters électriques sont autorisés dans les villes canadiennes, des attentes doivent être en place pour promouvoir la sécurité des piétons et des conducteurs de scooters électriques.

La Fondation INCA est préoccupée par le manque d’attentes en matière de stationnement ou de rangement des appareils lorsqu’ils ne sont pas utilisés. Les zones de stationnement pour les scooters électriques ne sont pas désignées et ne permettent donc pas aux piétons de se déplacer sur une voie dégagée.

La Fondation INCA recommande aux municipalités d’exiger que les conducteurs de scooters électriques ne stationnent le véhicule que dans des endroits désignés. Cette mesure est conforme à la pratique actuelle des vélos électriques et des initiatives de covoiturage. Les zones de stationnement doivent être conçues de manière à laisser une voie libre aux piétons, en laissant un minimum de 1,8 mètre d’espace libre autour de la zone de stationnement. Cette dernière doit également être bien signalée par des marquages tactiles et à fort contraste.

La Fondation INCA recommande également que les scooters électriques suivent une classification similaire à celle des bicyclettes, ce qui signifie qu’ils ne doivent pas être autorisés à circuler sur les trottoirs de la ville. Les scooters électriques peuvent atteindre une vitesse de 32 kilomètres à l’heure; dans les villes où l’espace sur les trottoirs est limité, cela représente un risque pour la sécurité de tous les piétons, ceux qui sont aveugles et ont une vision partielle.

Les piétons ayant une perte de vision, y compris les propriétaires de chiens-guides ne peuvent pas être tenus de quitter un trottoir pour se rendre dans une rue ou sur un terrain accidenté afin d’éviter une collision avec un scooter électrique ou de contourner un appareil abandonné garé au hasard sur un sentier public.

Enfin, lorsqu’on constate que des scooters électriques sont garés de manière inappropriée, il convient de faciliter le signalement aux opérateurs et/ou aux services municipaux de contrôle en utilisant un code de type QR ou une application mobile accessible. Les opérateurs et les conducteurs doivent déployer ou conduire les scooters électriques de manière responsable. Lorsque ce n’est pas le cas, des mesures de dissuasion ou des sanctions réglementaires fortes et efficaces doivent être appliquées.

# Recommandations visant à réduire les risques pour les piétons ayant une perte de vision

1. Les scooters électriques doivent être traités comme des bicyclettes et les opérateurs doivent suivre les mêmes règles de conduite que les cyclistes.
2. Les scooters électriques ne doivent être garés que dans des zones désignées, clairement signalées et où les cannes sont détectables.
3. Les zones de stationnement désignées ne doivent pas entraver une voie de circulation et un espace d’au moins 1,8 mètre doit être prévu autour de la zone de stationnement pour permettre aux piétons ayant une perte de vision de contourner ces zones désignées en toute sécurité.
4. Les scooters électriques doivent comporter un code QR numérisable bien en vue sur l’appareil et marqué par un lettrage tactile et à fort contraste. Si un usager vulnérable de la route rencontre un scooter électrique, il peut signaler l’emplacement du dispositif.
5. Lorsque des signalements sont dûment communiqués aux opérateurs de micromobilité, les municipalités devraient exiger que des mesures soient prises rapidement pour retirer le scooter électrique et l’amener à une place de stationnement désignée.
6. Les municipalités devraient mettre en place des mécanismes appropriés et/ou des sanctions administratives qui serviront à décourager les pratiques dangereuses telles que la vitesse excessive ou l’abandon imprudent des scooters électriques.