

# Fiche 9 : Appareils de transport personnels motorisés (ATPM)

## Qu'est-ce qu'un ATPM

Les ATPM regroupent une vaste gamme d'appareils conçus pour un usage ludique ou employés comme moyen de transport alternatif en milieu urbain. Parmi les ATPM, on retrouve par exemple les gyropodes électriques, les trottinettes électriques ou les monoroues électriques. Les appareils à assistance électrique, comme les vélos électriques, ne sont pas considérés comme des ATPM. Les Aides à la mobilité motorisées, comme les quadriporteurs et les triporteurs, ne sont pas considérées comme des ATPM dans l'optique où ces appareils sont utilisés pour pallier une limitation fonctionnelle.



Étant donné que les ATPM sont lourds, rapides et silencieux, leur circulation sur la voie publique constitue un danger réel en cas d'interaction avec les piétons et les piétonnes handicapées visuelles. De plus, lorsque ces engins sont stationnés sur les trottoirs en empiétant sur le corridor piétonnier, les personnes ayant une déficience visuelle risquent de se cogner, de trébucher ou de s'exposer à d'autres dangers en cherchant à les contourner.

## Règlementation en vigueur

Depuis le 20 juillet 2023, un nouveau projet-pilote autorise et encadre la circulation des ATPM au Québec. Il s'agit du projet-pilote 2023-2026 relatif aux ATPM, qui permet aux trottinettes électriques et à plusieurs autres types d'ATPM de rouler sur les routes de 50 km/h et moins, avec les mêmes contraintes qu'un vélo.



## Considérations

Au fil de son analyse, le RAAQ a identifié plusieurs problèmes à la présence des ATPM sur le réseau routier du Québec :

- La largeur des ATPM peut s'avérer un problème sur certaines pistes cyclables et certains trottoirs, surtout si ceux-ci sont fortement achalandés ou s'il est impossible d'y effectuer un dépassement. L'Association des réseaux cyclables du Québec a d'ailleurs publiquement souligné les enjeux de cohabitation que cela pourrait créer.
- À l'instar des vélos, la rareté et la discontinuité des bandes cyclables pourraient forcer les utilisateurs d'ATPM à aller sur les trottoirs, ce qui constituerait un grave danger pour les piétons.
- La plupart des ATPM sont plus lourds que les vélos. Les bicyclettes pèsent en général moins de 20 kg, tandis qu'une trottinette électrique conforme au projet pilote 2023-2026 peut peser jusqu'à 36 kg. Le risque de causer des dommages corporels est donc élevé en cas de collision avec un usager non motorisé. De plus, la différence de vitesse entre les ATPM et les usagers non motorisés vient augmenter la gravité d'une éventuelle collision entre ces deux types d'usagers.
- Les ATPM sont pratiquement inaudibles. « Ils posent donc un problème de sécurité important pour les piétons, qui par exemple ne pourraient les entendre arriver par l'arrière » (Bruneau et Pouliot, 2009). Le risque est encore plus grand pour un piéton handicapé visuel qui serait amené à croiser un ATPM.

Il est inquiétant de constater que le gouvernement du Québec a décidé d'élargir l'accès aux ATPM alors que la ville de Paris venait tout juste de terminer un référendum où 90% de personnes votantes ont décidé d'interdire les trottinettes en libre-service, notamment parce que les personnes conduisant ce genre d'appareil ont des comportements dangereux sur les routes.

Concernant plus spécifiquement les trottinettes électriques en location libre-service, les expériences fâcheuses des projets-pilotes de 2019 à Ottawa et à Montréal ont démontré que des trottinettes mal stationnées empiétaient sur le corridor piétonnier et que plusieurs personnes roulaient carrément sur les trottoirs, ce qui constitue une entrave à la circulation des piétons ainsi qu'un danger pour leur sécurité, notamment pour les piétons à mobilité réduite. Même si la ville de Montréal avait mis en place des points d'ancrage pour stationner ces engins de manière sécuritaire, « seulement 20 % des trottinettes avaient été stationnées dans ces aires réservées ». (Bergeron et Bordeleau, 2022).

Finalement, il est difficile pour certaines personnes de signaler à la ville les trottinettes mal stationnées (si tant est que cette responsabilité incombe aux citoyens) ou de faire appel à la police en cas d'accident.



## Recommandations

Le RAAQ recommande aux municipalités :

- de ne pas implanter de service de location de trottinettes en libre-service sur leur territoire;
- d'utiliser leur prérogative prévue au projet-pilote pour interdire la circulation des ATPM sur tout ou partie des chemins publics sous leur responsabilité.

### Pour aller plus loin

- Transport et Mobilité durable Québec. [Trottinettes électriques et autres appareils de transport personnel motorisés.](#)
- RAAQ, [Avis sur la présence des ATPM sur les voies publiques du Québec.](#)