

N° 481  
**SÉNAT**

SESSION ORDINAIRE DE 2022-2023

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 29 mars 2023

**PROPOSITION DE LOI**

*visant à réguler l'usage de la trottinette à assistance électrique,*

PRÉSENTÉE

Par MM. Stéphane DEMILLY, Olivier HENNO, Mmes Nathalie DELATTRE, Anne-Catherine LOISIER, M. Hervé MAUREY, Mme Nadia SOLLOGOUB, MM. Michel CANÉVET, Claude KERN, Mmes Françoise GATEL, Annick BILLON, MM. Jean-Pierre MOGA, Yves DÉTRAIGNE, Mme Sonia de LA PROVÔTÉ, MM. Jean-Michel ARNAUD, Jean HINGRAY, Mme Catherine MORIN-DESAILLY, MM. Laurent BURGOA, Joël GUERRIAU, Mmes Christine HERZOG, Else JOSEPH, Vivette LOPEZ, Frédérique GERBAUD, MM. Bernard FIALAIRE, Alain DUFFOURG, Mme Catherine BELRHITI, MM. Daniel CHASSEING, Marc LAMÉNIE, Dany WATTEBLED, Stéphane PIEDNOIR, Mme Évelyne PERROT, MM. Jean-Pierre DECOOL et Olivier CIGOLOTTI,

Sénateurs et Sénatrices

*(Envoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)*



## EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Depuis 2017, la trottinette électrique connaît une popularité grandissante dans les villes. Elle s'inscrit dans une tendance dite de « micromobilité », c'est-à-dire tous les dispositifs électriques capables de transporter des personnes en remplacement de l'automobile : vélos à assistance électrique, planches à roulettes motorisées, unicycles électriques, etc.

Le marché mondial de la micromobilité devrait s'élever à près de 450 milliards d'euros d'ici 2030. Or, comme pour toute ruée vers l'or, c'est un peu le Farwest...

La multiplication des trottinettes électriques sur les routes et les espaces publics soulève de nombreux problèmes de sécurité, le nombre d'accidents liés à son usage est d'ailleurs en constante augmentation.

Les informations transmises par la Sécurité routière indiquent que, entre 2019 et 2021, le nombre d'accidents mortels a augmenté de 120 %. En 2021, 22 utilisateurs de trottinette électrique sont morts suite à un accident, contre 7 en 2020.

Les accidents non mortels sont également en hausse.

Les estimations indiquent que Paris, Marseille et Lyon cumulent plus de 6000 personnes blessées à cause d'un accident de trottinette électrique.

Il est à noter que, dans ces milliers de blessés, il y a naturellement les utilisateurs de ces engins, mais également beaucoup de piétons et de cyclistes.

Dès lors, la sécurité devient un enjeu primordial pour que ces trottinettes électriques puissent cohabiter avec les autres moyens de transport utilisés en ville.

Pendant quelques années, la trottinette électrique n'avait pas de réglementation spécifique. Les utilisateurs pouvaient donc circuler et stationner comme ils le souhaitaient.

Il a fallu attendre 2019 pour que l'usage et la sécurité relative à la trottinette électrique soient enfin encadrés.

La législation prévoit en effet dorénavant que :

- ces engins sont limités à une vitesse de 25 km/h,
- il est interdit de circuler sur les trottoirs et de stationner n'importe où,
- il est interdit de porter des écouteurs ou d'utiliser son téléphone portable,
- il est interdit de circuler avec plus de 0,5g d'alcool par litre de sang.

Pourtant, de nombreux accidents sont dus à des moteurs débridés, à des circulations dans des espaces réservés aux piétons, ou encore à des conducteurs sous l'emprise de l'alcool ou en train de téléphoner.

Plus qu'une forme d'incivilité impactant durement nos concitoyens, cette anarchie génère de graves problèmes de sécurité.

Une réflexion globale sur la sécurité et la pénalisation systématique des infractions est à donc engager urgemment dans notre pays. Le Gouvernement, au regard des récentes déclarations du Ministre des transports, semble en prendre conscience.

Le volet de la prévention doit nécessairement s'accompagner de sanctions pour les contrevenants, afin que la loi produise son effet de dissuasion.

- Aussi, afin d'identifier plus facilement les contrevenants, et de faciliter la verbalisation, l'**article 1<sup>er</sup>** de la présente proposition de loi vise à **rendre obligatoire l'immatriculation des trottinettes électriques**.

- Ensuite, si la loi impose déjà un certain nombre de mesures de sécurité, le port du casque, lui, n'est pas obligatoire, même s'il est vivement conseillé. C'est la raison pour laquelle les **articles 2 à 4** de la présente proposition de loi ont pour objectif d'**imposer le port du casque**.

- Enfin, dans l'objectif de diminuer les accidents liés aux trottinettes, l'**article 5** a pour objectif d'en **interdire l'utilisation aux mineurs de moins de 14 ans**, et de **limiter la vitesse de trottinettes électriques à 20 km/h maximum**.

Ces différentes mesures ont pour nécessaire objectif de réguler l'utilisation des trottinettes électriques dans l'espace public, de protéger leurs utilisateurs mais aussi les piétons et autres usagers de l'espace public, et de lutter globalement contre les incivilités liées à ces engins.



## **Proposition de loi visant à réguler l'usage de la trottinette à assistance électrique**

### **Article 1<sup>er</sup>**

- ① I. – Au début du chapitre II du titre II du livre III du code de la route, il est ajouté un article L. 322-1 A ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 322-1 A.* – Toute trottinette à assistance électrique est munie d'au moins une plaque d'immatriculation.
- ③ « Le fait de contrevenir au présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.
- ④ « L'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites dans les conditions prévues aux articles L. 325-1, L. 325-2 et L. 325-3.
- ⑤ « La confiscation du véhicule peut être prononcée à titre de peine complémentaire.
- ⑥ « Les conditions d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'État. »
- ⑦ II. – Le I entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2024.

### **Article 2**

- ① Le chapitre I<sup>er</sup> du titre III du livre IV du code de la route est ainsi modifié :
- ② 1° L'intitulé est complété par les mots : « et trottinettes à assistance électrique » ;
- ③ 2° Il est ajouté un article L. 431-2 ainsi rédigé :
- ④ « *Art. L. 431-2.* – Lorsqu'ils circulent, en agglomération ou hors agglomération, les conducteurs d'une trottinette à assistance électrique sont coiffés d'un casque de type homologué. Ce casque est attaché. »

### **Article 3**

Le port du casque par les conducteurs d'une trottinette à assistance électrique est soumis à des conditions fixées par décret.

#### **Article 4**

- ① Le chapitre I<sup>er</sup> du titre III du livre IV du code de la route est complété par des articles L. 431-3 et L. 431-4 ainsi rédigés :
- ② « *Art. L. 431-3.* – Tout conducteur de trottinette à assistance électrique est âgé d’au moins quatorze ans.
- ③ « *Art. L. 431-4.* – La vitesse maximale d’une trottinette à assistance électrique ne dépasse pas 20 kilomètres par heure. »