



N° 2059

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 19 juin 2019.

## PROPOSITION DE LOI

*visant à rendre obligatoire le port du casque*  
*par les conducteurs d'une trottinette à assistance électrique,*

(Renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Jean-Pierre DOOR, Emmanuelle ANTHOINE, Patrick HETZEL, Thibault BAZIN, Marie-Christine DALLOZ, Pierre CORDIER, Véronique LOUWAGIE, Dino CINIERI, Franck MARLIN, Laurence TRASTOUR-ISNART, Nadia RAMASSAMY, Annie GENEVARD, Sébastien LECLERC, Bernard BROCHAND, Michel VIALAY, Virginie DUBY-MULLER, Gérard CHERPION, Jean-Luc REITZER, Nathalie BASSIRE, Valérie BAZIN-MALGRAS,

députés.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La trottinette, qui facilite les déplacements en ville en se faufilant dans la circulation et en faisant gagner du temps, connaît un véritable engouement. La trottinette électrique est même devenue l'un des nouveaux moyens de déplacement urbain en tête des nouveaux véhicules électriques individuels. Selon une étude de la Fédération des professionnels de la micro-mobilité (FP2M) près de 233 000 de ces engins ont été vendus en 2018, soit une hausse de 129 % par rapport à 2017. Le système de location à des sociétés de flottes en libre-service accessible au moyen d'une connexion aux smartphones accompagne cet essor. Près de 15 000 trottinettes électriques sont disponibles à Paris en mai 2019 et l'on estime que ce chiffre en croissance constante pourrait atteindre 40 000 d'ici la fin de l'année. Mais en l'absence de législation et de réglementation, déposées ou renversées, elles envahissent nos trottoirs sans emplacement particulier et leur prolifération dans les rues, sur les pistes cyclables et les trottoirs des villes irrite les piétons, les motocyclistes et les automobilistes.

Les trottinettes n'appartiennent à aucune catégorie de véhicules actuellement définies par le code de la route. Les trottinettes sans moteur sont considérées par l'usage comme des assistants piétonniers et doivent donc circuler sur les trottoirs, rouler à allure modérée c'est-à-dire 6 km/h, respecter les feux tricolores réservés aux piétons et emprunter les passages protégés, lorsqu'il en existe à moins de 50 mètres. En revanche les trottinettes électriques comme les autres engins électriques de déplacements sont en principe interdits sur les trottoirs et voies de circulation. Elles devraient donc être interdites sur les trottoirs, les pistes cyclables et les voies de circulation mais elles sont seulement tolérées si leur vitesse ne dépasse pas 25 km/h. Faute de dispositions législatives précises, les trottinettes électriques, dépassant 25 km/h sont considérées comme entrant dans la catégorie des engins motorisés. Pour être autorisées à circuler sur les voies publiques, elles doivent alors faire l'objet d'une réception administrative et être immatriculées. Leur usage abusif est dans ces conditions limité par le décret n° 2009-911 du 27 juillet 2009.

Ainsi la mesure du phénomène n'a pas encore été prise en compte par le code de la route alors que depuis 2013, 1 378 accidents ont été recensés, notamment des collisions sur la route avec des voitures, des scooters ou des vélos. Les statistiques du ministère de l'Intérieur font état d'une hausse des accidents. Entre 2017 et 2018 le nombre d'accidents de trottinettes a bondi

de 23 % en France. Parmi les dommages corporels des personnes accidentées, si certaines blessures sont légères les services hospitaliers constatent des commotions cérébrales, des fractures du nez et du bras et des lésions dentaires.

Sans préjuger d'une indispensable concertation relative aux déplacements et aux transports sur la voie publique et d'un statut des nouveaux engins de déplacement personnel, l'introduction de mesures de sécurité est une nécessité. Parmi celles-ci il est urgent de rendre obligatoire le port d'un casque actuellement seulement recommandé aux conducteurs de trottinettes électriques par certaines sociétés de location.

L'article premier de la proposition de loi introduit la trottinette à assistance électrique au chapitre 1<sup>er</sup> du titre 3 du livre 4 de la partie législative du code de la route.

L'article 2 rend obligatoire le port du casque par les conducteurs de trottinettes électriques. Le casque homologué doit être attaché.

L'article 3 renvoie à des décrets les modalités de port du casque et les sanctions.

## PROPOSITION DE LOI

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

- ① L'intitulé du chapitre 1<sup>er</sup> du titre 3 du livre 4 de la partie législative du code de la route est complété par les mots :
- ② « , et les trottinettes à assistance électrique. »

### **Article 2**

- ① Le chapitre 1<sup>er</sup> du titre 3 du livre IV du code de la route est complété par un article L. 431-2 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 431-2.* - Lorsqu'ils circulent, en agglomération ou hors agglomération, les conducteurs d'une trottinette à assistance électrique doivent être coiffés d'un casque de type homologué. Ce casque doit être attaché. »

### **Article 3**

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