



N° 5062

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 22 février 2022.

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

*invitant le Gouvernement à **réfléchir au renforcement des mesures de sécurité à l'encontre des conducteurs d'une trottinette à assistance électrique,***

présentée par Mesdames et Messieurs

Isabelle VALENTIN, Jean-Yves BONY, Josiane CORNELOUP, Didier QUENTIN, Bernard PERRUT, Emmanuelle ANTHOINE, Laurence TRASTOUR-ISNART, Pierre VATIN, Jean-Pierre VIGIER, Sandra BOËLLE, Mansour KAMARDINE, Jean-Marie SERMIER, Stéphane VIRY, Patrick HETZEL, Jean-Luc BOURGEOUX,

députés.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

D'année en année, l'usage de la trottinette à assistance électrique s'est démocratisé dans notre pays.

En chiffres, les ventes ont progressé de 8 % en valeur et de 34 % en volume en 2020, avec 640 000 unités vendues pour 207 millions d'euros de chiffre d'affaires. Par ailleurs, le développement du système de location à des sociétés de flottes en libre-service, accessible au moyen d'une connexion aux smartphones, a favorisé cet engouement.

Au total, ce sont près de deux millions de Français qui utilisent aujourd'hui la trottinette à assistance électrique.

En devenant un mode de déplacement privilégié pour réaliser les petits trajets du quotidien car plus rapide et plus économique, de nouvelles questions liées à la sécurité routière ont été posées.

Dans un premier temps, en l'absence de codification, de nombreux accidents, parfois mortels, liés à des collisions avec piétons, voitures et scooters ont été recensés en ville comme hors des agglomérations. Leur utilisation sur les trottoirs sans emplacement dédié et leur prolifération sur les voies de circulation, ont fini par irriter l'ensemble des usagers de l'espace public.

En 2019, ce mode de déplacement a donc fait son entrée dans le code de la route dans la catégorie des EDPM « Engins à Déplacement Motorisé », permettant un encadrement juridique : limitation de vitesse, limitation d'âge et détermination des voies de circulation autorisées ont permis de minimiser le nombre de victimes, piétonnes notamment.

La création d'une réglementation dédiée a effectivement permis de lutter contre les comportements dangereux régulièrement observés, de faire évoluer vers un usage responsable et plus sûr de ces engins et de retrouver un usage apaisé des trottoirs pour les piétons, et en particulier les plus vulnérables : personnes âgées, enfants et personnes à mobilité réduite.

Les équipements rendus obligatoires ont également été précisés :

– les utilisateurs de moins de 12 ans doivent obligatoirement porter un casque (comme en vélo) ;

– de nuit, ou de jour par visibilité insuffisante, et même en agglomération, ils portent un vêtement ou équipement rétro-réfléchissant (par exemple un gilet, un brassard,...) ;

– les EDP motorisés doivent être équipés : de feux avant et arrière, de dispositifs rétro-réfléchissants (catadioptrés), de frein, et d'un avertisseur sonore ;

– interdiction de circuler avec un engin dont la vitesse maximale n'est pas limitée à 25 km/h.

En revanche, le port du casque reste fortement conseillé mais pas obligatoire tout comme le port de gants pour la protection des mains.

Or, en 2021, on dénombrait le décès de 22 utilisateurs, un chiffre qui a plus que doublé par rapport à 2019 ainsi que plusieurs centaines d'accidents entraînant des blessures invalidantes.

Une étude américaine publiée par l'université de Californie s'est intéressée à 249 patients de deux centres médicaux blessés dans des accidents de trottinettes électriques entre septembre 2017 et août 2018. Sur ce panel, 40,2 % d'entre eux avaient une blessure à la tête contre 32 % présentant des fractures et 28 % des lésions de tissus mous de type hématomes. En cause ? Seuls 4,4 % de ces patients portaient un casque.

Le Professeur Philippe Juvin, chef du service des urgences de l'hôpital européen Georges Pompidou relevait également, dans une interview donnée au Figaro en juillet dernier que : *« les cyclistes ont souvent un casque alors que seulement 5 % des conducteurs de trottinette en portent. (...) Nous avons en moyenne une personne accidentée par une trottinette électrique par jour aux urgences. Dans les trois quarts des cas, ce sont les conducteurs de ces modes de transports qui sont blessés. »*

A ce titre, il conclue : *« On ne peut que recommander le port du casque et des gants (...) pour protéger sa tête et ses mains. »*

La tête et les mains sont deux parties du corps particulièrement exposées et vulnérables sur ce type d'engin motorisé, il apparaît aujourd'hui nécessaire de rendre leur port obligatoire pour limiter les dommages corporels, dont certains peuvent être mortels, en cas d'accidents, et de rendre fortement conseillé le port des coudières et genouillères pour prévenir les fractures.

Tel est l'objet de la présente proposition de résolution.

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

### Article unique

- ① L'Assemblée nationale,
- ② Vu l'article 34-1 de la Constitution,
- ③ Vu l'article 136 du Règlement de l'Assemblée nationale,
- ④ Considérant que le nombre de trottinettes à assistance électrique en circulation s'accroît d'année en année ;
- ⑤ Considérant que parallèlement le nombre d'accidents mortels connaît une importante et inquiétante augmentation ;
- ⑥ Considérant que le non port du casque est déterminé comme facteur aggravant ;
- ⑦ Considérant que le nombre d'accidents entraînant des blessures invalidantes reste élevé ;
- ⑧ Considérant que le non port de gants est déterminé comme facteur aggravant ;
- ⑨ Considérant que le corps médical préconise un renforcement des mesures de sécurité à l'encontre des conducteurs de trottinettes à assistance électrique ;
- ⑩ Invite le Gouvernement à renforcer la réglementation et à rendre obligatoire le port du casque et de gants pour les conducteurs de trottinettes à assistance électrique ;
- ⑪ Invite le Gouvernement à recommander le port de coudières et genouillères pour les conducteurs de trottinettes à assistance électrique.