



N° 2900

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 9 juin 2026.

PROPOSITION DE LOI

visant à renforcer l'encadrement de l'usage de la trottinette 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

Mme Alix FRUCHON, Mme Justine GRUET, M. Michel BARNIER, Mme Josiane CORNELOUP, M. Éric PAUGET, M. Patrick HETZEL, Mme Alexandra MARTIN (ALPES-MARITIMES), M. Thierry LIGER, M. Xavier BRETON, Mme Valérie BAZIN-MALGRAS, M. Alexandre PORTIER, M. Thibault BAZIN, M. Jérôme END, Mme Marie-Christine DALLOZ, Mme Émilie BONNIVARD, M. Philippe JUVIN, Mme Christelle MINARD, M. Benoît BLANCHARD, M. Romain DAUBIÉ, Mme Sabine GERVAIS, Mme Nicole DUBRÉ-CHIRAT, M. Christophe MARION, M. Bertrand SORRE, Mme Brigitte KLINKERT, Mme Anne-Sophie RONCERET, M. Joël BRUNEAU, Mme Constance DE PÉLICHY, M. Laurent MAZAURY, M. Stéphane VIRY, M. Pierrick COURBON, M. Stéphane HABLOT, M. Lionel VUIBERT,

députées et députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présence des nouveaux engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) est de plus en plus forte dans les rues et dans l'espace public, notamment celle des trottinettes électriques, majoritairement utilisées par une population jeune.

Selon l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), 50 % des usagers de ces véhicules sont âgés de 14 à 18 ans. Or le nombre d'accidents impliquant ce type de véhicules ne cesse d'augmenter, et la gravité de leurs conséquences s'intensifie également. Les forces de l'ordre qui interviennent sur les lieux des accidents mais aussi les médecins qui prennent en charge les victimes alertent sur cette situation particulièrement inquiétante.

Selon les chiffres de la Sécurité routière, le nombre de morts d'usagers de trottinettes électriques dans des accidents a augmenté de 57 % sur la période s'étendant d'avril à juin 2025 par rapport à l'année 2024. En 2024, 45 personnes sont mortes sur ces véhicules, un chiffre qui a plus que quadruplé depuis 2019.

Dans son baromètre de juin, la Sécurité routière a également recensé plus de 900 blessés graves sur les douze derniers mois, soit une hausse de 28 %.

Le manque de protection et le non-respect du code de la route sont pointés comme les principales causes des accidents.

Des décisions sont prises au niveau local pour mieux assurer la sécurité de leurs utilisateurs et des autres usagers (interdiction de circuler dans certaines zones piétonnes...) Mais au vu de l'explosion du nombre d'accidents aux conséquences dramatiques, il semble essentiel et urgent de prendre des mesures fortes par la loi.

Il s'agit tout d'abord de mieux protéger les utilisateurs de trottinettes électriques.

Actuellement, le port du casque pour les utilisateurs de trottinettes électriques est obligatoire hors agglomération, mais il est seulement recommandé en ville. Il est pourtant obligatoire en toute circonstance pour tout conducteur ou passager d'un deux-roues motorisé tel qu'une

motocyclette, un tricycle à moteur, un quadricycle à moteur ou un cyclomoteur (art. R. 431-1 du code de la route). La trottinette électrique étant elle aussi un engin motorisé, atteignant facilement une vitesse représentant un réel danger en cas d'accident, il est incompréhensible de ne pas rendre le port du casque totalement obligatoire pour ses usagers, qu'ils soient hors agglomération ou non. L'**article 1^{er}** instaure donc cette obligation.

De plus, du fait du jeune âge des utilisateurs de trottinettes électriques, nombre d'entre eux ne maîtrisent pas suffisamment le code de la route. Cette méconnaissance des règles entraîne des comportements à risques (non-respect des priorités, circulation sur les trottoirs.) qui font également courir des risques importants aux autres usagers.

Le suivi d'une formation doit devenir obligatoire pour utiliser une trottinette électrique sur la voie publique. L'**article 2** de cette proposition de loi exige donc de ses usagers qu'ils disposent du brevet de la sécurité routière, accessible dès 14 ans.

Enfin, pour mieux assurer la sécurité de tous, l'**article 3** renforce les sanctions en cas de non-respect des règles. Actuellement, les sanctions applicables sont les suivantes : une amende 135 euros (4^e classe) en cas de non-respect des règles de circulation, de transport d'un passager, de circulation sur un trottoir ou de débridage de l'engin pour pouvoir circuler plus vite, et une amende de 1 500 euros (5^e classe) pour tout usage d'un engin dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 25 km/h.

L'article 3 propose de doubler l'amende lorsqu'elle s'élève à 135 euros, et de la porter à 15 000 euros pour le dernier cas. Il prévoit également la confiscation de l'engin lorsque celui-ci a été trafiqué pour augmenter sa vitesse ou en cas de récidive, et des sanctions sur les personnes qui commercialiseraient un engin de déplacement personnel motorisé dont la puissance dépasse les limites réglementaires.

Alors que la souscription à une assurance de responsabilité civile pour les engins de déplacement personnel motorisés en vertu du code des assurances à son article L. 211-1 mentionnant les véhicules actionnés par une force mécanique est obligatoire, nous constatons que cette obligation n'est largement pas respectée. Entre 2020 et 2023, ce sont 3,25 millions de trottinettes électriques vendues et le constat pour le Fonds de garantie des victimes (FGAO) d'une augmentation du nombre d'accidents et d'ouverture de dossiers de demande de réparation. Parmi les EDPM, la

trottinette électrique représente 98 % des cas de dommages corporels. Le FGAO est donc chargé d'indemniser les victimes en l'absence d'assurance et financés par les autres assurés.

Pour renforcer la responsabilité et sensibiliser à l'obligation d'assurance lors de la vente, l'article 4 demande aux vendeurs de renforcer l'information à cet effet.

Jusqu'à présent, les trottinettes électriques classifiées en EDPM et les infractions sanctionnables étaient définies par le décret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019 relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel motorisés. Cependant, les mésusages de la trottinette électrique sont lourdement dénoncés au quotidien par les autres usagers de la route et les piétons qui constatent des comportements dangereux. Les maires sont les premiers exposés au phénomène et reçoivent chaque jour des plaintes sur le sujet. Il faut renforcer l'existence de ces engins d'un point de vue légal et ouvrir des moyens d'actions à destination des maires.

Aussi, l'**article 5** consacre dans la partie législative l'existence des engins de déplacement personnel motorisés, renforce les cas d'immobilisation des EDPM pour faire cesser l'ensemble des comportements dangereux et ouvre aux policiers municipaux des prérogatives en matière de constat des infractions liées aux EDPM et la possibilité de procéder à leur immobilisation.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① Le chapitre I^{er} du titre III du livre IV du code de la route est ainsi modifié :
- ② 1° Au premier alinéa de l'article L. 431-1, après le mot : « moteur » sont insérés les mots : « ou l'engin de déplacement personnel motorisé » ;
- ③ 2° Il est ajouté un article L. 431-2 ainsi rédigé :
- ④ « *Art. L. 431-2.* – Le conducteur d'un engin de déplacement personnel motorisé doit porter un casque homologué et un gilet rétroréfléchissant la nuit et le jour qu'il circule en agglomération ou hors agglomération. »

Article 2

- ① Le chapitre I^{er} du titre III du livre IV du code de la route, dans sa rédaction résultant de l'article 1^{er} de la présente loi, est complété par un article L. 431-3 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 431-3.* – La détention du brevet de sécurité routière est obligatoire pour les utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisés. »

Article 3

- ① Le titre III du livre IV du code de la route est complété par un chapitre V ainsi rédigé :
- ② « *CHAPITRE V*
- ③ « *Sanctions*
- ④ « *Art. L. 435-1.* – Le fait de circuler sur un engin de déplacement personnel motorisé en ne respectant pas les obligations prévues au présent titre est puni d'une amende de 270 euros. L'engin de déplacement personnel motorisé peut faire l'objet d'une mesure de confiscation pour une durée maximale de trente jours. En cas de récidive légale, le véhicule du conducteur est saisi.

- ⑤ « *Art. L. 435-2.* – Est puni de 15 000 euros d’amende et de la saisie du véhicule concerné le fait de circuler sur la voie publique au moyen d’un engin de déplacement personnel motorisé ayant fait l’objet d’une modification technique pour effet d’en augmenter la vitesse ou la puissance au-delà des limites fixées par la réglementation.
- ⑥ « *Art. L. 435-3.* – Le fait, pour toute personne morale, de proposer à la vente, de commercialiser ou d’installer un dispositif permettant de modifier un engin de déplacement personnel motorisé en vue d’en accroître la vitesse ou la puissance au-delà des limites réglementaires est puni de trois ans d’emprisonnement, de 300 000 euros d’amende et d’une fermeture administrative de l’établissement d’une durée maximale de trente jours. »

Article 4

- ① Après l’article L. 111-7-3 du code de la consommation, il est inséré un article L. 111-7-4 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 111-7-4.* – Les vendeurs d’engin de déplacement personnel motorisé, par le biais d’un établissement physique ou de plateforme de vente en ligne, doivent prévenir les acheteurs de l’obligation détenir une assurance de responsabilité civile spécifique à leur utilisation. ».

Article 5

- ① I. – Le code de la route est ainsi modifié :
- ② 1° Le premier alinéa de l’article L. 325-1 est ainsi modifié :
- ③ a) Après la première occurrence du mot : « véhicules » sont insérés les mots : « ou les engins de déplacement personnel motorisés » ;
- ④ b) Après le mot : « moteur » sont insérés les mots : « ou des engins de déplacement personnel motorisés »
- ⑤ 2° Après l’article L. 325-1-1, il est inséré un article L. 325-1-1 A ainsi rédigé :
- ⑥ « *Art. L. 325-1-1 A.* – Les engins de déplacement personnel motorisés mentionnés à l’article L. 1271-1 du code des transports peuvent être immobilisés lorsqu’ils sont utilisés :
- ⑦ « 1° En violation des règles de circulation applicables à ces engins ;

- ⑧ « 2° En l'absence des équipements obligatoires mentionnés à l'article L. 431-2 du présent code ;
- ⑨ « 3° De manière à mettre en danger la sécurité des piétons et des autres usagers de la route ;
- ⑩ « 4° De manière à commettre une contravention de quatrième ou de cinquième classe prévue dans le présent code. ».
- ⑪ II. – Après le quatrième alinéa de l'article L. 511-1 du code de la sécurité intérieure, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑫ « Par arrêté et sous la responsabilité du maire, les agents de police municipale peuvent procéder aux mesures d'immobilisation prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-1-1 A du code de la route et aux constatations nécessaires pour l'application des articles L. 435-1 à L. 435-3 du même code. »
- ⑬ III. – L'article L. 1271-1 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ⑭ « Ne rentrent pas dans les mobilités actives les engins de déplacement personnel motorisés dont la définition est fixée par un décret en Conseil d'État. »