



N° 1973

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 17 octobre 2025.

PROPOSITION DE LOI

*visant à renforcer la sécurité des utilisateurs d'engin de déplacement
personnel motorisé,*

(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 Danielle BRULEBOIS,
députée.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'usage de la trottinette électrique s'est considérablement développé en France au cours des dernières années. Son caractère à la fois pratique et récréatif, combiné à sa facilité d'utilisation, en a fait un mode de déplacement largement plébiscité, mais également source de risques importants. En effet, l'absence de protection adaptée et l'instabilité propre à ce type de véhicule entraînent régulièrement des accidents corporels graves, parfois mortels, touchant en particulier une population jeune : selon l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), 50 % des utilisateurs ont entre 14 et 18 ans.

Face à cette situation, les pouvoirs publics se sont saisis de la question de la sécurité des usagers comme des piétons. Une réglementation spécifique, introduite par le décret du 23 octobre 2019 et modifiée le 31 août 2023, a instauré de nouvelles obligations en matière de circulation, d'équipements, ainsi qu'une assurance responsabilité civile obligatoire.

Cependant, malgré l'intégration des trottinettes électriques et autres engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) dans le Code de la route, la sinistralité demeure préoccupante. Selon le bilan 2020 de la sécurité routière réalisé par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, à nombre constant d'usagers d'EDPM, le nombre de blessés a progressé de 40 %. En 2024, 45 décès liés à l'usage de ces engins ont été recensés. En juin 2025, les données font état de 900 blessés graves au cours des douze derniers mois, soit une augmentation de +28 % par rapport à la période précédente. La mortalité a, quant à elle, progressé de +19 % sur la même période, avec 56 décès enregistrés.

Le partage de l'espace public entre automobilistes, cyclistes et utilisateurs d'EDPM constitue désormais un enjeu majeur de mobilité et de cohésion urbaine. Dans ce contexte, il apparaît indispensable de renforcer la sensibilisation des usagers aux risques liés à la pratique de la trottinette électrique, dont l'usage s'est généralisé tant dans les grandes métropoles que dans les territoires ruraux.

Les services d'urgence hospitaliers, tels que ceux de l'Hôpital européen Georges Pompidou ou du CHU de Lille, alertent régulièrement sur la gravité des traumatismes, notamment crâniens, provoqués par les accidents de trottinettes électriques et autres EDPM. L'augmentation du

nombre de blessés graves et de décès impose d’agir de manière plus contraignante afin de renforcer la protection des usagers.

Il apparaît ainsi nécessaire de rendre obligatoire le port du casque pour l’ensemble des utilisateurs d’EDPM, dont le risque d’accident grave est supérieur à celui lié à la pratique du vélo, et de réduire la vitesse maximale autorisée de 25 kilomètres par heure à 20 kilomètres par heure. Tel est l’objet de la présente proposition de loi.

L’**article 1^{er}** rend obligatoire le port du casque pour tous les utilisateurs d’engin de déplacement personnel motorisé, dont les trottinettes électriques. Il vise également à baisser la vitesse maximale des engins de déplacement personnels motorisés de 25 kilomètres par heures à 20 kilomètres par heures.

L’**article 2** renvoie à des décrets les modalités de port du casque et les sanctions.

L’**article 3** propose une expérimentation pour une durée de trois ans dans les communes et établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) volontaires de rendre obligatoire à tout conducteur d’engin de déplacement personnel motorisé d’être titulaire du brevet de sécurité routière.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① Le chapitre 1^{er} du titre 3 du livre 4 du code de la route est complété par des articles L. 431-2 et L. 431-3 ainsi rédigés :
- ② « *Art. L. 431-2.* – Lorsqu'ils circulent, en agglomération ou hors agglomération, les conducteurs d'un engin de déplacement personnel motorisé doivent être coiffés d'un casque de type homologué. Ce casque doit être attaché.
- ③ « *Art. L. 431-3.* – La vitesse maximale par construction d'engins de déplacement personnel motorisé ne dépasse pas 20 kilomètres par heure. »

Article 2

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

Article 3

- ① I. – Pour une durée de trois ans à compter de la promulgation de la présente loi, une expérimentation est mise en place dans les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale volontaires afin de rendre obligatoire, pour les utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisé, la détention du brevet de sécurité routière.
- ② II. – Les modalités de mise en œuvre de l'expérimentation prévue au I sont définies par décret en Conseil d'État. La liste des territoires participant à l'expérimentation est fixée par un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé des relations avec les collectivités territoriales.