



MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS

*Liberté
Égalité
Fraternité*

FRANCE
NATION
VERTE >
Agir • Mobiliser • Accélérer

PLAN NATIONAL POUR MIEUX RÉGULER LES TROTTINETTES ÉLECTRIQUES





Avec près de 2,5 millions d'utilisateurs, l'usage des trottinettes électriques est en constante augmentation dans les villes françaises. Aux côtés des vélos et des transports en commun, elles constituent un nouvel outil de la mobilité durable du quotidien. Quand elles se substituent à la voiture individuelle ou au scooter thermique, elles sont autant de solutions et d'atouts supplémentaires sur le chemin de la décarbonation de nos transports d'ici 2050.

Pour autant, la régulation est parfois insuffisante. À force d'incivilités et d'accidents, elles ont rendu le développement de ces nouvelles mobilités parfois chaotiques aux yeux de nos concitoyens.

Je refuse de baisser les bras. Comment pourrions-nous justifier, d'abandonner un service qui va dans le sens de la liberté et de nos objectifs environnementaux ? Dans plusieurs villes, comme Le Havre ou Lyon parmi beaucoup d'autres, la régulation des collectivités locales a permis de développer ces mobilités de façon encadrée et harmonieuse avec des résultats probants, reconnus par tous.

Aussi, depuis plusieurs mois, j'ai mené un travail de concertation avec l'ensemble des parties prenantes : utilisateurs, opérateurs, familles de victimes d'accidents, collectivités, parlementaires et associations. J'ai écouté les doutes, les craintes et les propositions de tous les acteurs pour dépassionner le débat et proposer un renforcement du cadre de régulation, quatre ans après les premières réglementations introduites par la Loi d'orientation des Mobilités (LOM).

Fruit de cette concertation, nous lançons aujourd'hui un plan national de régulation et d'encadrement des trottinettes électriques.

Doté de mesures réglementaires et d'engagements forts des opérateurs, ce plan permettra d'améliorer la sécurité des utilisateurs et des autres usagers, d'assurer une meilleure intégration dans l'espace public ainsi que renforcer les performances environnementales de ces mobilités.

Nous y arriverons, ensemble !



Clément Beaune

ministre délégué chargé des Transports

LES TROTTINETTES ÉLECTRIQUES CONNAISSENT UN ESSOR CONSIDÉRABLE :

2,5 millions

c'est le nombre de Français qui détiennent une trottinette électrique

700 000

c'est le nombre de trottinettes électriques vendues en 2022

100 000

c'est le nombre de trajets réalisés chaque jour avec une trottinette en libre-service pendant l'année 2022

+ 200

c'est le nombre de villes françaises qui disposent d'un service de trottinettes en libre-service.

1 / 3

c'est la proportion de Français qui utilisent ou ont utilisé une trottinette électrique de façon ponctuelle ou quotidienne¹. Les déplacements quotidiens, notamment domicile-travail, sont très importants. Ils sont souvent couplés à d'autres modes de transport, dans une logique intermodale.

38%

c'est le taux d'augmentation des accidents graves d'utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) entre 2021 et 2022. Cette hausse est liée à une forte hausse de la pratique et appelle un besoin de régulation supplémentaire.

NOTRE MÉTHODE :

UN PLAN D'ACTION NATIONAL QUI S'APPUIE SUR UNE CONCERTATION DE L'ENSEMBLE DES ACTEURS

Pour bâtir ce plan d'action, Clément Beaune, ministre délégué chargé des Transports, a souhaité rencontrer l'ensemble des acteurs en vue de définir les mesures prioritaires et les plus pertinentes pour renforcer le cadre applicable.

Ont ainsi été consultés les parlementaires impliqués sur ces questions, les associations d'élus locaux confrontés aux problématiques de gestion de l'espace public (France Urbaine, Association des maires de France et des présidents d'intercommunalités), les opérateurs de

trottinettes en libre-service présents en France et les principales organisations représentatives des professionnels des engins de déplacement personnel motorisés (EDPM), ainsi que les associations engagées sur ce sujet (Association de Prévention Routière, 60 millions de piétons, Respire) et les familles de victimes d'accidents liés aux trottinettes électriques.

Les mesures présentées aujourd'hui sont l'aboutissement de cette concertation.

« Le sujet des trottinettes électriques est devenu une question majeure pour nos concitoyens. Dans ma circonscription à Marseille, comme dans toute la ville, on voit des comportements très dangereux sur ces engins. Un renforcement de la régulation est nécessaire afin de permettre leur inscription dans la durée dans nos villes et nos territoires. »

Sabrina Agresti Roubache,
députée des Bouches-du-Rhône

« Les trottinettes sont un atout pour la qualité de l'air : le report modal des modes motorisés vers les trottinettes est important, progresse avec le temps et permet une baisse sensible des émissions de polluants atmosphériques. C'est donc un usage de mobilité intéressant à conserver et à faire progresser. »

Tony Renucci,
directeur général de l'association Respire

« Les trottinettes en libre-service sont un excellent moyen de promouvoir des modes de déplacement plus durables et de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les zones urbaines. Leur développement doit être salvé et accompagné. L'Alliance des mobilités au sein de Mobilians salue l'annonce de ce plan, qui permettra de renforcer l'encadrement des mobilités partagées et douces. »

Francis Bartholomé,
président national de Mobilians

Julien Honnart,
président de l'Alliance des
mobilités, au sein de Mobilians

RENFORCER LE CADRE NATIONAL ET MIEUX RÉGULER AU NIVEAU LOCAL

4 ans après la mise en place des premières réglementations, un plan d'action est mis en place pour renforcer l'encadrement des trottinettes électriques. Il répond à trois objectifs essentiels : protéger et éviter les comportements dangereux, sensibiliser et évaluer les usages, responsabiliser les acteurs pour offrir des services de qualité, durables et sûrs dans les villes.

1. Pour protéger, dissuader et éviter les comportements dangereux

⇒ *L'usage des trottinettes en toute sécurité, tant pour son conducteur que pour les autres usagers de l'espace public, est primordial. Ainsi, pour renforcer le cadre réglementaire actuel, trois mesures seront mises en œuvre.*

o-o Mesure 1 : **Relèvement de l'âge minimum d'utilisation des trottinettes électriques à 14 ans pour protéger les plus jeunes.**

Le jeune âge des conducteurs et leur inexpérience sont des facteurs de risque majeurs. En cohérence avec les autres véhicules de catégorie 2 que sont les cyclomoteurs et les voitures sans permis, l'âge pour la conduite des EDPM est relevé de 12 à 14 ans dans le décret.

o-o Mesure 2 : **Renforcement des sanctions pour éviter les comportements dangereux, en relevant certaines classes de contraventions.**

Certaines infractions propres aux EDPM, notamment, celles des usagers des trottinettes électriques, sont fréquemment constatées. En outre, elles s'avèrent particulièrement dangereuses. Ainsi les amendes sont augmentées de 35 à 135 € pour les circulations à deux sur un engin ou encore sur la circulation sur des voies interdites aux EDPM.

Sanctions :

- *Non-respect des règles de circulation (circulation sur une voie interdite aux EDPM) : l'amende sera relevée à 135 euros (contravention de 4^{ème} classe) au lieu de 35 euros actuellement (contravention de 2^{ème} classe)*
- *Transporter un autre passager : l'amende sera relevée à 135 euros (contravention de 4^{ème} classe) au lieu de 35 euros actuellement (contravention de 2^{ème} classe)*
- *Débrider l'engin : 135 euros d'amende (4^{ème} classe)*
- *Rouler avec un engin dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 25 km/h : 1500 euros d'amende (5^{ème} classe)*
- *La nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, ne pas porter un gilet ou un équipement rétro-réfléchissant : 35 euros d'amende (2^{ème} classe)*
- *Pousser ou tracter une charge avec votre EDPM ou se faire remorquer : 35 euros d'amende (2^{ème} classe)*

o-o Mesure 3 : **Équipement des engins en clignotants pour renforcer la visibilité sur la voie publique.**

Nombre d'accidents subis par les cyclistes et conducteurs d'EDPM sont causés par un manque de visibilité, notamment dans les situations où le signalement aux autres conducteurs est essentiel comme lors des freinages ou de changements de direction. Ainsi, les feux stop ou clignotants sont désormais prévus dans le décret et leur déploiement sera généralisé.

En plus de ces nouvelles mesures, **le cadre existant demeure applicable** :

RÈGLES APPLICABLES AUX EDPM DANS LE CODE DE LA ROUTE

RÈGLES GÉNÉRALES

- Les utilisateurs d'EDPM doivent adopter un comportement prudent, tant pour leur propre sécurité que celle des autres
- Comme pour les vélos, il est interdit de conduire sous l'effet de l'alcool ou après usage de stupéfiants
- Il est interdit d'être à plusieurs sur l'engin : l'usage est exclusivement personnel
- Il est interdit de porter à l'oreille des écouteurs ou tout appareil susceptible d'émettre du son, ou d'utiliser le téléphone tenu en main
- Les EDP motorisés étant des véhicules terrestres à moteur, l'assurance est obligatoire pour les utilisateurs. Les opérateurs de trottinettes électriques en libre-service doivent souscrire une assurance pour couvrir leurs usagers

ÉQUIPEMENTS

- En agglomération ou sur les voies vertes et les pistes cyclables, le port du casque n'est pas obligatoire mais fortement recommandé
- De nuit, ou de jour par visibilité insuffisante, et même en agglomération, les conducteurs doivent porter un vêtement ou équipement rétro-réfléchissant (par exemple un gilet, un brassard, ...)
- Pour pouvoir circuler sur la voie publique, les engins doivent être bridés à 25km/h

VOIES DE CIRCULATIONS

- Les EDP motorisés sont interdits de circuler sur le trottoir
- En agglomération, ils ont obligation de circuler sur les pistes et bandes cyclables lorsqu'il y en a. A défaut, ils peuvent circuler sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km/h
- Hors agglomération, leur circulation est obligatoire sur les voies vertes et les pistes cyclables. L'autorité investie du pouvoir de police peut autoriser à circuler sur certaines voies
- Comme les vélos, les EDPM ont la possibilité de se garer sur les trottoirs. Leurs utilisateurs ne doivent pas gêner la circulation des piétons et doivent assurer leur sécurité

2. Pour sensibiliser et évaluer les usages

⇒ *Les micromobilités sont des services de mobilité récents. Il est nécessaire de mieux sensibiliser sur les règles du Code de la route qui les encadrent et de mieux évaluer leurs impacts, en termes de fréquentation, de performance environnementale ou d'accidentologie.*

↳ Mesure 4 : **Création d'un Observatoire national de la micromobilité.**

Cet observatoire aura pour but de produire des connaissances sur l'usage des trottinettes électriques en France, leur accidentologie et leur impact environnemental. Les rapports de cet Observatoire ont vocation à offrir aux collectivités locales un cadre de référence homogène permettant d'informer leurs décisions de politique publique en matière de mobilité. Cet observatoire initié par l'Etat s'appuiera sur l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) et l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) qui associera les représentants des acteurs de la micromobilité et les collectivités.

↳ Mesure 5 : **Lancement de campagnes de sensibilisation, de formation et de communication.**

Les règles de circulation des micromobilités sont mises en place afin d'assurer la sécurité des usagers de la route. Des campagnes de communication seront lancées par la Délégation à la Sécurité Routière et toutes les parties prenantes pour sensibiliser aux règles de conduite des trottinettes électriques, rappeler les interdictions et les risques encourus, notamment dans le milieu scolaire. Les informations sur la réglementation en vigueur seront également généralisées sur les points de vente (physiques comme numériques) et les contrôles renforcés.

3. Pour responsabiliser les acteurs et offrir des services de trottinettes en libre-service de qualité, durables et sûrs dans les villes

⇒ *L'Etat soutient les collectivités locales qui disposent des prérogatives de régulation de l'espace public et d'adaptation de la réglementation aux situations locales.*

⇒ *Après concertation, une charte d'engagements est mise en œuvre pour responsabiliser les opérateurs privés de trottinettes en libre-service.*

↳ Mesure 6 : **Signature d'une charte d'engagements par les opérateurs de trottinettes en libre-service opérant en France.**

Afin de favoriser le développement des trottinettes électriques en libre-service comme solution de transport utile et durable, par le biais d'un renforcement nécessaire de la régulation, les engagements détaillés ci-dessous, pris par les opérateurs de trottinettes en libre-service, visent à améliorer la sécurité de tous les usagers de l'espace public, garantir un service respectueux de l'environnement et favoriser l'implantation de nouvelles offres de mobilité adaptées dans les territoires.

La concertation a également permis d'identifier une liste de bonnes pratiques que les collectivités pourront suivre lorsqu'elles choisissent de mettre en œuvre une offre de trottinettes en libre-service.

CHARTRE D'ENGAGEMENTS DES OPÉRATEURS DE TROTTINETTES EN LIBRE-SERVICE

LES OPÉRATEURS S'ENGAGENT

A. À encourager les comportements responsables et le respect du Code de la Route par leurs usagers :

- **Vérification obligatoire et renforcée de l'âge des utilisateurs.** Cet âge minimal doit être fixé localement, à la demande de la collectivité, le cas échéant au-delà de l'âge minimal fixé par décret désormais à 14 ans.
- **Identification unique de chaque trottinette,** afin de faciliter la verbalisation par la police nationale et municipale, dès 2023.
- **Éducation et sensibilisation des usagers** au Code de la Route et aux sanctions associées en cas d'infractions, notamment des usagers débutants.
- Déploiement de fonctionnalités visant à **encourager les comportements responsables** : incitation au port du casque, lutte contre la conduite en état d'ivresse.

B. À garantir les conditions de sécurité d'usage de leurs véhicules :

- **Bridage automatique de la vitesse** de circulation dans les zones piétonnes ou autres espaces sensibles définis avec la collectivité.
- **Équipement approprié des trottinettes** en libre-service pour renforcer la sécurité des utilisateurs : avertisseurs lumineux, système de freinage efficace, ...

C. À garantir le stationnement ordonné de leurs véhicules :

- **Interdiction du stationnement des trottinettes en dehors d'emplacements dédiés** grâce à la localisation GPS de chaque véhicule, lorsque le stationnement est ainsi prévu par la collectivité.
- **Ajout d'un système de double-béquille** et d'équipements visant à assurer une meilleure stabilité lors du stationnement.

- **Sanction financière à l'usager en cas de stationnement gênant,** et exclusion en cas de récidive.
- **Mobilisation d'équipes de terrain** renforcées pour repositionner tout véhicule en stationnement gênant dans les plus brefs délais.

D. À proposer un service respectueux de l'environnement :

- **Allongement de la durée de vie des véhicules** et déploiement de véhicules conçus pour une durée de vie de plus de 5 ans.
- Mise en œuvre de dispositifs locaux d'entretien et de réparation des flottes.
- **Recyclage des véhicules et batteries** dans les filières adaptées en France.
- **Déploiement progressif d'une logistique locale 100% zéro émission,** notamment s'agissant des véhicules utilisés pour le ramassage (véhicules électriques, vélos-cargos, ...).
- Approvisionnement de la recharge des batteries et des opérations logistiques en **énergie renouvelable.**
- Communication de manière transparente aux collectivités de l'impact environnemental du service par le biais d'Analyses Cycle de Vie suivant la méthodologie établie par l'ADEME.

E. À collaborer avec les collectivités pour faciliter le pilotage des services :

- **Réactivité quotidienne** aux demandes des collectivités.
- **Partage des données d'usage en temps réel** (format MDS ou GBFS) et/ou par le biais de rapports mensuels.
- **Réalisation d'enquêtes régulières** pour informer les collectivités de l'usage des services sur leur territoire.

BONNES PRATIQUES

POUR LES COLLECTIVITÉS LOCALES QUI METTENT EN ŒUVRE UNE OFFRE DE TROTTINETTES EN LIBRE-SERVICE

A. Déployer une régulation favorisant le développement d'offres de mobilité attractives pour les usagers des territoires :

- Publier les appels à manifestation d'intérêt sur le bulletin officiel des annonces de marché public (BOAMP).
- Autoriser le déploiement d'un volume de flotte équilibré, assurant la fiabilité et la disponibilité de l'offre tout en préservant l'occupation de l'espace public et en tenant compte des configurations territoriales.
- Délivrer des permis d'occupation du domaine public d'une durée suffisamment longue pour permettre aux habitants de se familiariser avec l'offre et aux opérateurs d'investir sur le territoire (2 ou 3 ans avec une capacité de dénonciation en cas de manquement avéré).
- Adopter les standards internationaux de collecte de données (MDS ou GBFS).

B. Assurer les conditions nécessaires à l'implantation réussie d'une nouvelle offre de mobilité dans l'espace public :

- Aménager un nombre suffisant d'emplacements de stationnement dédiés afin de garantir un maillage cohérent de l'offre sur le territoire et faciliter son adoption par les habitants et bien les identifier.
- Organiser ou relayer les campagnes de sensibilisation institutionnelles afin d'accompagner le développement des usages dans le respect du Code de la Route.
- Mener des opérations de verbalisation par la police municipale afin de sanctionner les comportements dérogeant au Code de la Route.
- Garantir le suivi des services par des rencontres régulières avec les opérateurs, afin notamment de résoudre ensemble les problématiques rencontrées.

CONTACTS PRESSE

Service presse de Clément Beaune,
ministre délégué, chargé des Transports
Tél : 01 40 81 12 28
Mél : presse.mt@transportsgouv.fr



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*