

L'encadrement des appareils de transport personnel motorisés

Analyse et rédaction
Catherine Lanouette
Service de la recherche
Août 2026

Recherche documentaire
Stéphane Wimar
Service de l'information

Il est de plus en plus courant d'apercevoir sur les voies cyclables et les routes du Québec des appareils de transport personnel motorisés. Une panoplie de modèles existent pour chaque catégorie d'appareils. Au Canada, les lois provinciales et les règlements municipaux qui encadrent ces véhicules ne sont pas uniformes, signe d'un cadre juridique en évolution. Lorsque des règles existent, elles portent généralement sur l'âge minimum des conducteurs, l'autorisation ou l'interdiction des passagers, les vitesses maximales permises, les caractéristiques techniques obligatoires (feux, freins, pédales, poids, puissance, etc.) et les types de voies publiques où les véhicules sont autorisés¹.

Cette note d'information fait un tour d'horizon de l'encadrement en vigueur au Québec concernant les appareils de transport personnel motorisés (trottinettes électriques, véhicules gyroscopiques et planches à roulettes électriques), les vélos électriques, les motocyclettes et cyclomoteurs non conformes ainsi que les aides à la mobilité motorisées.

Trottinettes électriques, véhicules gyroscopiques et planches à roulettes

Dans les dernières années, des projets pilotes visant les trottinettes électriques ont été mis sur pied. Dans plusieurs villes, la location de trottinettes en libre-service était permise². La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) a aussi mené un projet pilote pour permettre l'utilisation de trottinettes électriques sur la voie publique. Il fallait toutefois être âgé d'au moins 18 ans ou avoir 16 ans et être titulaire d'un permis autorisant la conduite d'un cyclomoteur, suivre une formation et avoir son attestation sur soi pour circuler³.

Le développement rapide de la mobilité électrique a accru la disponibilité et la variété des appareils de transport personnel motorisés (ATPM). Devant leur popularité grandissante, un flou juridique a émergé : l'achat de trottinettes était légal, alors que leur utilisation n'était ni interdite ni expressément autorisée dans les règlements. À l'été 2023, la ministre des Transports et de la Mobilité durable, Geneviève Guilbault, a annoncé qu'il y avait lieu « d'expérimenter plus largement leur usage dans le respect de la sécurité routière, puisque les projets pilotes ne permettent pas de prendre la pleine mesure de l'utilisation des trottinettes électriques⁴ ». C'est ainsi que le gouvernement a annoncé la fin des projets pilotes sur les trottinettes électriques et le début du [Projet pilote relatif à l'utilisation des appareils de transport personnel motorisés](#).

¹ Robyn D. Robertson, Steve Brown et Craig Lyon, « [La micromobilité au Canada : risques, réglementations, lacunes dans les connaissances et possibilités](#) », *Fondation de recherche sur les blessures de la route*, juillet 2025, p. 2.

² [Projet pilote relatif aux trottinettes électriques en location libre-service](#), c. C-24.2, r. 39.1.3.

³ [Projet pilote relatif aux trottinettes électriques](#), c. C-24.2, r. 39.1.2.

⁴ Sandrine Côté, « [Les trottinettes électriques désormais légales au Québec](#) », *Radio-Canada*, 6 juillet 2023.

Projet pilote relatif à l'utilisation des appareils de transport personnel motorisés

En vertu de cette initiative, les trottinettes électriques sont autorisées sur les routes qui ont une limite de vitesse inférieure ou égale à 50 km/h et sur les voies cyclables qui s'y trouvent⁵. La modification au *Code de la sécurité routière* est entrée en vigueur le 20 juillet 2023. Le projet pilote, d'une durée initiale de trois ans, a été prolongé jusqu'en juillet 2028⁶. Il inclut d'autres appareils de transport personnel motorisés comme les gyroroues et les planches à roulettes.

En vertu du projet pilote, un appareil de transport personnel motorisé est défini comme un véhicule destiné au transport de personnes, muni exclusivement de moteurs électriques et d'au moins une roue, et qui ne possède pas d'habitacle fermé. La motocyclette, le cyclomoteur, la bicyclette assistée, l'aide à la mobilité motorisée et le véhicule-jouet motorisé sont exclus de cette définition, tout comme les véhicules hors route⁷.

Le projet pilote détaille les **caractéristiques** que doivent posséder les ATPM⁸ :

- L'effet d'entraînement du moteur doit cesser lorsqu'il atteint au plus 25 km/h⁹.
- La masse de l'appareil doit être d'au plus 36 kg, incluant la batterie.
- Le [diamètre hors tout des roues](#) doit être d'au moins 190 mm et chaque roue doit être munie d'un frein.
- L'appareil, sauf s'il s'agit d'un véhicule gyroscopique, doit être muni d'au moins deux systèmes de frein actionnés par des commandes distinctes, dont l'un est mécanique. Si l'ATPM est muni d'un guidon, l'un des systèmes doit être actionné par la main. La circulation d'un appareil dont les freins ont été modifiés de façon à en diminuer l'efficacité est interdite.
- L'ATPM doit être muni d'un réflecteur rouge à l'arrière et sur chaque côté ainsi que d'un réflecteur blanc à l'avant. L'appareil peut en être exempté si l'utilisateur ou l'utilisatrice porte un vêtement ou un accessoire avec un matériau réfléchissant.
- La nuit, l'appareil doit être muni d'un phare blanc à l'avant et d'un feu rouge à l'arrière. Il peut en être exempté si le conducteur ou la conductrice porte un dispositif lumineux.

En vertu du projet pilote, la personne qui conduit un ATPM doit être âgée d'au moins 14 ans. Elle doit avoir en sa possession un document attestant son âge¹⁰. L'utilisateur ou l'utilisatrice doit aussi porter un casque protecteur formé d'une coquille rigide, rembourré à l'intérieur et muni d'une jugulaire¹¹. Pour les appareils qui ne comportent pas d'appui pour les mains, les conducteurs et les conductrices doivent porter des coudières et des genouillères de protection, des chaussures fermées ainsi que des gants ou tout autre équipement protégeant les mains ou les poignets¹².

⁵ Gouvernement du Québec, [Règles pour circuler avec une trottinette électrique ou d'autres types d'appareils de transport personnel motorisés](#), 16 juillet 2026.

⁶ [Arrêté numéro 2026-10 du ministre des Transports et de la Mobilité durable en date du 29 juin 2026](#).

⁷ [Projet pilote relatif à l'utilisation des appareils de transport personnel motorisés, c. C-24.2, r. 39.1.002](#), art. 2.

⁸ *Ibid.*, art. 4 à 15.

⁹ L'[Arrêté numéro 2026-10 du ministre des Transports et de la Mobilité durable en date du 29 juin 2026](#) retire la limite de puissance nominale de 500 watts et précise seulement que l'effet d'entraînement du moteur doit cesser lorsqu'il atteint au plus 25 km/h.

¹⁰ [Projet pilote relatif à l'utilisation des appareils de transport personnel motorisés, c. C-24.2, r. 39.1.002](#), art. 16.

¹¹ *Ibid.*, art. 17.

¹² [Arrêté numéro 2026-10 du ministre des Transports et de la Mobilité durable en date du 29 juin 2026](#).

Les ATPM sont autorisés sur les routes qui ont une limite de vitesse inférieure ou égale à 50 km/h et sur les voies cyclables qui s’y trouvent¹³. Les personnes qui utilisent un ATPM ne peuvent circuler à une vitesse supérieure à 25 km/h¹⁴. L’article 19 du projet pilote précise par ailleurs que :

la circulation avec un ATPM sur un chemin public sur lequel la vitesse maximale permise est de plus de 50 km/h est interdite, sauf dans les cas où l’utilisateur :

1° traverse le chemin public à une intersection;

2° circule sur la chaussée d’un carrefour giratoire pour se rendre d’un chemin public sur lequel la vitesse maximale permise est de 50 km/h ou moins à un autre;

3° emprunte une voie cyclable protégée de la chaussée par un aménagement destiné à éviter le passage de la chaussée à la voie cyclable et inversement, ou ayant cet effet.

Les usagers et les usagères d’un ATPM peuvent aussi circuler sur une vélorue. Il est interdit au conducteur ou à la conductrice d’un ATPM de transporter des passagers¹⁵. Nul ne peut s’agripper à un appareil en mouvement, être tiré ou poussé par celui-ci ou accrocher une remorque ou tout autre objet à l’appareil¹⁶.

Pistes cyclables, bandes cyclables, sentiers cyclables, voies cyclables, vélorues, pistes polyvalentes : définitions et différences

Voie cyclable : voie, ou partie de la chaussée servant à la circulation cycliste. Les pistes cyclables, les bandes cyclables, les accotements revêtus et les chaussées désignées sont des types de voies cyclables.

Accotement revêtu : accotement sur lequel se prolonge le revêtement de la chaussée et qui est séparé de celle-ci par des marques au sol. Synonyme : bande multifonctionnelle.

Bande cyclable : voie sur la chaussée qui est réservée exclusivement aux cyclistes et qui n’a pas de séparation physique infranchissable. Elle est délimitée par un marquage au sol ou un revêtement de couleur.

Chaussée désignée : route où cohabitent les cyclistes et les automobilistes, mais qui ne possède aucun aménagement particulier. Elle est indiquée par un marquage au sol ou un panneau indicateur. Synonymes : chaussée partagée, voie cyclable partagée, voie partagée.

Piste cyclable : voie qui est réservée exclusivement aux cyclistes et qui est indépendante de toute voie de circulation automobile ou qui est séparée de celle-ci par une barrière physique. Les pistes cyclables et les sentiers polyvalents situés à l’extérieur de l’emprise du chemin public sont sous la responsabilité des municipalités. Le Code de la sécurité routière ne s’y applique pas. Les municipalités sont responsables de fixer des règles, telles que les types d’appareils acceptés, la limite de vitesse et les amendes applicables¹⁷.

¹³ Gouvernement du Québec, [Règles pour circuler avec une trottinette électrique ou d’autres types d’appareils de transport personnel motorisés](#), 16 juillet 2026.

¹⁴ [Arrêté numéro 2026-10 du ministre des Transports et de la Mobilité durable en date du 29 juin 2026](#).

¹⁵ [Projet pilote relatif à l’utilisation des appareils de transport personnel motorisés, c. C-24.2, r. 39.1.002](#), art. 20.

¹⁶ *Ibid.*, art. 22 et 23.

¹⁷ Gouvernement du Québec, [Règles pour circuler sur une voie cyclable](#), 13 juillet 2026.

Piste cyclopédestre : piste cyclable ouverte à la circulation piétonnière. On y trouve un marquage d'un piéton, d'un vélo et d'un losange. Synonymes : piste cyclopiétonne, piste cyclopiétonnière.

Piste polyvalente : piste cyclable ouverte aux piétons, aux patineurs et aux usagers d'autres appareils. Elle est généralement plus large qu'une piste cyclable. Synonyme : piste cyclable polyvalente.

Sentier cyclable : sentier balisé aménagé en pleine nature pour la pratique du vélo.

Corridor-vélo : ensemble de voies cyclables constituant un trajet et qui permet de traverser un quartier ou une agglomération de façon plus sécuritaire que sur les artères environnantes. Synonyme : corridor cyclable.

Vélorue : chaussée désignée optimisée pour les cyclistes avec un nombre d'arrêts réduit aux intersections et des mesures de modération de la circulation automobile.

Source : Office québécois de la langue française, [Lexiques et vocabulaires : Vélo](#), 20 mai 2026.

Comme pour les cyclistes, la personne qui utilise un ATPM doit signaler son intention de tourner à droite en plaçant l'avant-bras gauche verticalement vers le haut ou en plaçant le bras droit horizontalement. Lorsqu'elle tourne à gauche, elle doit placer le bras gauche horizontalement. De plus, les personnes qui utilisent un ATPM doivent¹⁸ :

- circuler aussi près que possible de la bordure ou du côté droit de la chaussée et dans le même sens que la circulation;
- circuler sur l'accotement dans le même sens que la circulation;
- ne pas circuler sur le trottoir, sauf exception;
- accorder la priorité aux piétons à un passage pour piétons;
- respecter la signalisation applicable aux cyclistes.

L'usage d'un appareil portatif comme un téléphone cellulaire est permis seulement s'il affiche uniquement des informations pertinentes à la conduite ou au fonctionnement de l'ATPM et qu'il est intégré au véhicule ou installé sur un support fixe. Il doit être placé de façon à ne pas obstruer la vue du conducteur ou de la conductrice ni nuire à ses manœuvres¹⁹. Le port d'écouteurs est également interdit²⁰.

Toute personne qui contrevient aux dispositions relatives aux règles de circulation et aux équipements obligatoires d'un ATPM est passible d'une amende pouvant aller jusqu'à 200 \$²¹. Des accusations criminelles sont aussi possibles en cas de conduite dangereuse ou de conduite avec les facultés affaiblies puisque le *Code criminel* définit un véhicule à moteur comme un « véhicule tiré, mû ou propulsé par tout moyen autre que la force musculaire²² ».

¹⁸ Gouvernement du Québec, [Règles pour circuler avec une trottinette électrique ou d'autres types d'appareils de transport personnel motorisés](#), 16 juillet 2026.

¹⁹ *Ibid.*, art. 26.

²⁰ *Ibid.*, art. 27.

²¹ *Ibid.*, chapitre VI.

²² [Code criminel](#), L.R.C. (1985), ch. C-46, art. 2.

Ailleurs au Canada et dans le monde

En **Ontario**, en vertu d'un projet pilote en vigueur jusqu'en 2029²³, les trottinettes électriques doivent avoir une puissance maximale de 500 watts et un poids qui n'excède pas 45 kg. La limite de vitesse est de 24 km/h. La trottinette électrique doit notamment avoir deux roues, des freins ainsi qu'un klaxon ou une clochette. Elle ne peut être munie de pédales, d'un siège ou d'un panier. Les usagers et les usagères doivent être âgés d'au moins 16 ans et être seuls sur la trottinette. Le port du casque est obligatoire pour les personnes mineures²⁴. Les municipalités sont responsables de déterminer les lieux où les trottinettes électriques peuvent être utilisées et si un permis ou une assurance est nécessaire²⁵.

En **Colombie-Britannique**, un projet pilote d'une durée de quatre ans a été lancé le 5 avril 2024 dans certaines municipalités pour les trottinettes électriques²⁶. Selon des critères établis par le gouvernement, l'appareil doit être muni d'un guidon et d'une plateforme pour se tenir debout, sans siège ou habitacle fermé. La puissance et la vitesse maximales doivent être de 500 watts et de 25 km/h respectivement. L'appareil ne doit pas peser plus de 45 kg, incluant la batterie. Une cloche ou un klaxon doit être utilisé en passant devant des piétons ou d'autres usagers de la route. L'âge minimal pour utiliser une trottinette électrique est de 16 ans. Aucun permis n'est nécessaire²⁷. Le port d'un casque conforme est obligatoire.

Sur les chemins dont la limite de vitesse est de 50 km/h et moins, les conducteurs et les conductrices d'une trottinette électrique doivent rouler sur une piste cyclable, si possible, ou rester le plus à droite de la rue²⁸. La circulation sur les routes qui ont une limite de vitesse supérieure à 50 km/h est interdite sur la chaussée et l'accotement, sauf si la municipalité participante au projet pilote l'autorise²⁹. Les véhicules gyroscopiques et les planches à roulettes électriques ne sont pas autorisés sur les voies publiques³⁰. Les conducteurs et les conductrices qui utilisent ces appareils sont passibles d'une amende pouvant aller jusqu'à 598 \$³¹.

À **l'Île-du-Prince-Édouard**, les trottinettes électriques sont autorisées depuis 2022. Leurs exigences techniques sont similaires à celles en Colombie-Britannique. La puissance maximale est de 500 watts, le poids de l'appareil ne peut excéder 45 kg (incluant la batterie) et la limite de vitesse de la trottinette doit être de 24 km/h. L'appareil doit être muni d'un guidon, d'une plateforme pour se tenir debout et d'un klaxon ou d'une clochette. Les sièges sont interdits.

Les usagers et les usagères doivent être âgés d'au moins 16 ans, porter un casque et se conformer aux mêmes règles applicables aux cyclistes. Les trottinettes électriques sont permises sur les pistes cyclables. Il est possible de circuler sur les routes si celles-ci ont une limite de vitesse de 60 km/h ou moins et qu'une voie cyclable est présente. Si une telle voie n'est pas accessible, il faut circuler sur l'accotement ou le plus à droite possible³². La circulation sur des sentiers dans des parcs n'est pas permise, à moins qu'un règlement municipal l'autorise.

En **Nouvelle-Écosse**, les trottinettes électriques doivent avoir une puissance maximale de 500 watts et une limite de vitesse de 32 km/h. Les personnes âgées de 14 ans et plus peuvent conduire une trottinette électrique où les vélos sont acceptés. De plus, le *Motor Vehicle Act* définit un « transporteur personnel »

²³ [Règlement de l'Ontario 389/19 : Projet pilote – Trottinettes électriques](#).

²⁴ Gouvernement de l'Ontario, [Trottinettes électriques](#), 12 février 2026.

²⁵ *Ibid.*

²⁶ Government of British Columbia, [Electric kick scooter pilot project](#), 2 juillet 2026.

²⁷ Government of British Columbia, [Electric kick scooter rules and safety](#), 2 juillet 2026.

²⁸ *Ibid.*

²⁹ [Electric kick scooter pilot project regulation](#), B.C. Reg. 247/2023, O.C. 640/2023, art. 10 (b).

³⁰ Government of British Columbia, [Emerging modes of personal transportation](#), 31 juillet 2025.

³¹ *Ibid.*

³² Government of Prince Edward Island, [Electric Kick-scooters](#), 23 novembre 2022.

(*personal transporter*) comme un « véhicule électrique auto-équilibré doté de deux roues côte à côte et conçu pour le transport personnel d'une seule personne³³ ». Ces appareils peuvent être utilisés par les personnes de 16 ans et plus sur les trottoirs, sur les pistes cyclables et sur les routes qui ont une limite de vitesse inférieure ou égale à 60 km/h³⁴.

En **Europe**, plusieurs pays (Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Estonie, Finlande, France, Grèce, Pays-Bas, Roumanie, Slovaquie, Slovaquie) ont adopté une limite de vitesse de 25 km/h pour les trottinettes électriques. D'autres imposent une limite de 20 km/h (Allemagne, Danemark, Irlande, Italie, Norvège, Suède, Suisse)³⁵. Certains États (France, Italie, Norvège) abaissent la limite de vitesse à 6 km/h dans des zones piétonnes.

Pour les services de location de trottinettes, des villes utilisent le géorepérage pour réduire la vitesse des appareils dans certaines zones³⁶. La technologie GPS intégrée aux trottinettes détecte où se situe l'appareil et adapte automatiquement la vitesse de celui-ci. Par exemple, à Vienne, les trottinettes roulent moins vite quand leur système détecte qu'elles entrent dans des zones piétonnes ou des rues résidentielles. En Angleterre, le moteur électrique des trottinettes arrête dans certains parcs.

De plus, dans certains pays (Allemagne, Danemark, France, Finlande, Norvège, Pays-Bas) il est obligatoire pour les conductrices et les conducteurs de trottinettes d'être couverts par une assurance³⁷.

Vélos électriques

Au Québec, les vélos électriques, aussi appelés « bicyclettes assistées » et « vélos à assistance électrique (VAE) » sont encadrés par le [Code de la sécurité routière](#). Comme pour les ATPM, des dispositions concernent les éléments obligatoires que doit comporter le vélo, tels que les réflecteurs³⁸, les phares³⁹ et le système de freins⁴⁰. En cas de non-respect, les contrevenants et les contrevenantes sont passibles d'une amende de 80 \$ à 100 \$⁴¹.

En ce qui a trait aux **règles de circulation** pour les vélos électriques, le *Code de la sécurité routière* édicte que nul ne peut circuler sur un chemin public à moins⁴² :

1° d'être âgé d'au moins 18 ans ou, à défaut, être titulaire d'un permis autorisant la conduite d'un cyclomoteur et respecter les conditions et les restrictions qui s'y rattachent;

2° de porter un casque protecteur conforme aux normes établies par règlement;

3° que la bicyclette porte l'étiquette du fabricant exigée par les règlements pris en application de la *Loi sur la sécurité automobile* (Lois du Canada, 1993, chapitre 16), pour celle vendue au premier usager comme bicyclette assistée, ou que le moteur de la bicyclette porte l'étiquette prévue à l'article 274.2, pour celle transformée en bicyclette assistée;

³³ [Motor Vehicle Act](#), R.S., c. 293, art. 2 (aqa).

³⁴ *Ibid.*, art. 172B (3).

³⁵ European Transport Safety Council, « [Improving the Road Safety of E-Scooters](#) », PIN Flash Report 47, novembre 2024, p. 22.

³⁶ *Ibid.*, p. 23.

³⁷ *Ibid.*, p. 37.

³⁸ [Code de la sécurité routière](#), RLRQ, c. C-24.2, art. 232.

³⁹ *Ibid.*, art. 233.

⁴⁰ *Ibid.*, art. 247.

⁴¹ *Ibid.*, art. 276.

⁴² *Ibid.*, art. 492.2.

4° que la bicyclette soit conforme aux normes, autres que celles visées au paragraphe 3°, applicables à la bicyclette assistée prévues par le présent code et par les règlements pris en application de la *Loi sur la sécurité automobile*.

Les personnes qui conduisent un vélo électrique doivent respecter les règles de circulation qui s'appliquent à tous les cyclistes. La circulation sur la chaussée est permise, dans le même sens que la circulation. La conduite sur les autoroutes et les voies d'accès est interdite.

Comme pour les ATPM, le port d'écouteurs est prohibé⁴³. Il est également interdit de s'agripper, d'être tiré ou d'être poussé par une bicyclette assistée⁴⁴.

En 2024, la définition d'un vélo électrique a été mise à jour devant la multiplication du type d'appareils sur les voies publiques. La SAAQ précise

[qu']en tout temps, le VAE doit permettre au cycliste de pédaler comme sur un vélo classique sans assistance électrique. L'assistance électrique peut être activée par le pédalage ou par une commande d'accélérateur. Pour pouvoir circuler sur les chemins publics, le moteur électrique du VAE doit avoir une puissance nominale de 500 watts ou moins et dont l'assistance cesse à une vitesse de 32 km/h ou moins⁴⁵.

À Québec, les bicyclettes du service àVélo ont une puissance de 250 watts et une vitesse maximale de 32 km/h⁴⁶. À Montréal et à Sherbrooke, les BIXI électriques ont aussi une limite de vitesse de 32 km/h⁴⁷.

Ailleurs au Canada et dans le monde

En **Colombie-Britannique**, les vélos électriques doivent être munis de pédales fonctionnelles en tout temps. Le [Motor Assisted Cycle \(E-Bike\) Regulation](#) reconnaît deux types de bicyclettes assistées. Les vélos électriques standards (*standard e-bikes*) ont une puissance maximale de 500 watts et une vitesse maximale de 32 km/h. Ils sont munis d'un contrôle manuel pour activer le moteur électrique, même sans pédaler. L'âge minimal pour conduire un vélo électrique standard est de 16 ans. Les vélos électriques légers (*light e-bikes*) ont quant à eux une puissance maximale de 250 watts et une vitesse maximale de 25 km/h. Il est nécessaire de pédaler pour activer le moteur électrique. Les personnes de 14 ans et plus peuvent les utiliser⁴⁸.

Les personnes qui conduisent un vélo électrique doivent respecter les mêmes règles de circulation que les cyclistes, y compris celles relatives au port du casque obligatoire et à la signalisation. Une personne qui ne porte pas de casque pourrait recevoir une amende de 29\$⁴⁹.

À l'**Île-du-Prince-Édouard**, les bicyclettes à assistance électrique sont munies d'une puissance maximale de 500 watts et d'une limite de vitesse de 32 km/h. Les conductrices et les conducteurs doivent être âgés d'au moins 16 ans, porter un casque et respecter les règles applicables à tous les cyclistes. Les vélos électriques sont permis sur les pistes cyclables. Sur les routes, les voies cyclables sont à privilégier. Si elles ne sont pas accessibles, la circulation sur l'accotement ou le plus à droite possible est de mise⁵⁰.

⁴³ *Ibid.*, art. 443.2.

⁴⁴ *Ibid.*, art. 434.0.1.

⁴⁵ Société de l'assurance automobile du Québec, [En vélo électrique](#), 25 mai 2026.

⁴⁶ àVélo, [Foire aux questions](#), s.d.

⁴⁷ BIXI, [FAQ BIXI](#), s.d.

⁴⁸ Government of British Columbia, [E-bike requirements](#), 4 novembre 2025.

⁴⁹ Government of British Columbia, [Bike and e-bike rules and safety](#), 12 juin 2025.

⁵⁰ Government of Prince Edward Island, [Power-Assisted Bicycles](#), 28 septembre 2023.

Au **Manitoba**, les personnes âgées de 14 ans et plus peuvent conduire un vélo électrique⁵¹. Le *Code de la route* définit une bicyclette assistée comme un véhicule qui a une puissance maximale de 500 watts et une vitesse maximale de 32 km/h⁵².

La ville de Whitehorse, au **Yukon**, fonctionne pour sa part avec un système qui distingue trois types de vélos électriques⁵³ :

- Classe 1 : ces vélos sont munis d'un moteur électrique qui assiste les cyclistes seulement quand ceux-ci pédalent. La puissance et la vitesse maximales sont de 500 watts et de 32 km/h respectivement.
- Classe 2 : ces appareils possèdent les mêmes caractéristiques techniques que ceux de la classe 1, mais ils sont munis d'un contrôle manuel pour activer le moteur électrique sans qu'il soit nécessaire de pédaler.
- Classe 3 : ces vélos fonctionnent comme les vélos des classes 1 et 2 en matière d'accélération, mais leur puissance peut atteindre 750 watts et leur vitesse 45 km/h. Ces appareils sont seulement autorisés sur les routes (voies cyclables et accotements) et sur certains sentiers multifonctionnels. Ils sont interdits sur les pistes cyclables pavées.

Dans l'État de Victoria, en **Australie**, les vélos électriques peuvent assister les cyclistes uniquement lorsqu'ils pédalent. La puissance maximale du moteur est de 250 watts et l'assistance arrête lorsque le vélo roule à plus de 25 km/h⁵⁴.

Motocyclettes et cyclomoteurs non conformes

Dans les dernières années, certains appareils ressemblant davantage à des cyclomoteurs qu'à des bicyclettes ont fait leur apparition sur les voies publiques. Munis de pédales dont la seule fonction est de les qualifier comme vélos électriques, ces véhicules sont beaucoup plus lourds que des VAE⁵⁵.

En complémentarité avec la redéfinition des vélos électriques, le gouvernement du Québec a interdit, en juillet 2024, l'accès aux chemins publics de certains véhicules motorisés à deux ou trois roues qui ont l'apparence d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur⁵⁶. L'interdiction, d'une durée initiale de 180 jours, a été renouvelée en décembre 2024⁵⁷. Plus précisément, les véhicules visés par l'interdiction sont ceux qui ne portent pas la [marque nationale de sécurité](#) au sens de la *Loi sur la sécurité automobile* (L.C. 1993, c. 16) ou l'étiquette de sécurité prévue par cette loi.

Les véhicules doivent aussi posséder au moins une des caractéristiques suivantes pour être interdits⁵⁸ :

1° être munis d'appuis-pieds ou d'une plateforme pour les pieds du conducteur;

2° être munis d'un ensemble de pneus et de roues qui a l'apparence de celui d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur;

⁵¹ [Code de la route](#), C.P.L.M., c. H60, art. 145 (2).

⁵² *Ibid.*, art. 1 (1).

⁵³ City of Whitehorse, [E-Bikes](#), s.d.

⁵⁴ Transport Victoria, [Electric bikes \(e-bikes\)](#), s.d.

⁵⁵ Marco Fortier, « [Le temps des scooters électriques sur les pistes cyclables est compté](#) », *Le Devoir*, 22 avril 2023.

⁵⁶ [Arrêté numéro 2024-15 de la ministre des Transports et de la Mobilité durable en date du 26 juillet 2024](#).

⁵⁷ [Arrêté numéro 2024-24 de la ministre des Transports et de la Mobilité durable en date du 30 décembre 2024](#).

⁵⁸ *Ibid.*, art. 1.

3° être munis qu'une carrosserie qui couvre en partie ou complètement leur cadre ou certaines de leurs composantes et ne pas être munis d'une selle ajustable en hauteur;

4° être munis d'un moteur qui permet d'atteindre une vitesse de plus de 32 km/h ou qui est d'une puissance nominale supérieure à 500 watts.

Échos médiatiques

Mathieu Ste-Marie, « [Scooters et motocyclettes interdits : lesquels sont concernés?](#) », *Protégez-vous*, 13 août 2024.

Léo Mercier-Ross, « [Les propriétaires de scooters électriques non immatriculés déplorent une "injustice"](#) », *Le Devoir*, 30 août 2024.

Le gouvernement explique qu'en raison « de leur poids élevé et de la vitesse qu'ils peuvent atteindre, ces véhicules peuvent représenter un risque pour les usagers et usagers de la route, incluant celles et ceux des voies cyclables⁵⁹ ». La SAAQ et le ministère des Transports et de la Mobilité durable ont aussi constaté qu'il était très facile de débloquent la vitesse maximale sur ces véhicules⁶⁰. En 2023, une cycliste avait été happée par l'un de ces véhicules sur la piste cyclable de l'avenue Willowdale à Montréal. La jeune femme, qui a été en arrêt de travail pendant trois semaines, n'avait pas pu être indemnisée par la SAAQ, car le cyclomoteur électrique n'était pas immatriculé⁶¹.

Ailleurs au Canada et dans le monde

Au **Nouveau-Brunswick**, un véhicule qui a une puissance de plus de 500 watts, une vitesse supérieure à 32 km/h et qui n'est pas alimenté par la force physique humaine peut être autorisé sur les routes. Le véhicule doit toutefois porter une étiquette attestant sa conformité aux exigences des *Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada visant les motocyclettes à vitesse limitée et les scooters* ou encore avoir été approuvé par un ingénieur. L'appareil doit ensuite être immatriculé en tant que cyclomoteur et les conductrices et les conducteurs sont soumis aux exigences de conduite de ce type de véhicule⁶².

En **France** et en **Allemagne**, le *speed-pédélec* fonctionne comme un vélo à assistance électrique, mais le modèle est considéré comme un cyclomoteur puisque l'assistance fonctionne jusqu'à 45 km/h et que la puissance du moteur peut dépasser 250 watts. Le permis AM, pour cyclomoteurs, est obligatoire, de même qu'une assurance spécifique et une immatriculation⁶³. Ces modèles sont interdits sur les pistes cyclables.

Aides à la mobilité motorisées

Au Québec, les aides à la mobilité motorisées regroupent les fauteuils roulants électriques, les triporteurs et les quadriporteurs. Selon l'[arrêté relatif aux aides à la mobilité motorisées](#), elles sont conçues pour accueillir une seule personne et possèdent un siège avec un dossier, des repose-pieds et des accoudoirs. Elles ne sont pas munies d'un habitacle fermé ou de côtés fermés par une matière rigide ou molle, transparente ou opaque. Une aide à la mobilité motorisée peut toutefois comprendre un toit ou un pare-

⁵⁹ Gouvernement du Québec, [Règles pour circuler en scooter et à moto](#), 13 juillet 2026.

⁶⁰ SAAQ, [Foire aux questions sur les motocyclettes et les cyclomoteurs non conformes](#), 16 avril 2026.

⁶¹ Jeanne Corriveau, « [Une cycliste dénonce la présence de scooters électriques sur les pistes](#) », *Le Devoir*, 16 octobre 2023.

⁶² Ville d'Edmundston, [Dois-je immatriculer mon véhicule?](#), s.d.

⁶³ Centre européen de la consommation, [Est-il possible d'utiliser un vélo électrique en Allemagne?](#), 18 juin 2026.

brise s'ils sont conçus spécifiquement pour le véhicule, s'ils sont solidement fixés et qu'ils ne nuisent pas à la visibilité.

L'arrêté ministériel prévoit également les équipements obligatoires (freins, réflecteurs, phares, fanions) que doivent posséder les appareils. Les conducteurs et les conductrices ne peuvent transporter de passagers, sauf un enfant de moins de 5 ans. Comme pour les ATPM, les personnes qui utilisent une aide à la mobilité motorisée ne peuvent tirer ou pousser une remorque ou des objets.

Il est interdit d'utiliser un téléphone cellulaire à des fins de communication ou de divertissement sans être immobilisé. Le port d'écouteurs sur les deux oreilles est aussi prohibé. Ces règles ne s'appliquent toutefois qu'aux triporteurs et aux quadriporteurs, puisque les personnes utilisant un fauteuil roulant électrique sont considérées comme des piétons⁶⁴.

En ce qui a trait aux voies empruntables, l'article 25 de l'arrêté édicte que

sauf disposition contraire, le conducteur d'une aide à la mobilité motorisée peut circuler sur la chaussée ou sur l'accotement et, dans la mesure où sa conduite n'est pas susceptible de compromettre la sécurité des piétons et des autres usagers, sur un trottoir ou sur une voie cyclable. Il doit toutefois privilégier la conduite de son véhicule sur la voie cyclable lorsque c'est possible de le faire.

Sur les trottoirs, les usagers et les usagères doivent circuler « à une vitesse raisonnable et prudente, qui ne peut excéder 10 km/h et qui tient compte de l'achalandage, de l'environnement et de l'infrastructure et, le cas échéant, ajuster sa vitesse à celles des autres usagers⁶⁵ ». Sur les voies cyclables, les chaussées et les accotements, la vitesse des aides à la mobilité motorisées ne peut excéder 32 km/h. La circulation sur les vélorues est aussi permise.

Sur une rue où la limite de vitesse est de 50 km/h ou moins, la circulation sur la chaussée est permise. Sur les voies où la vitesse maximale est de plus de 50 km/h, les personnes qui conduisent une aide à la mobilité motorisée doivent circuler sur un trottoir, une voie cyclable ou l'accotement. En l'absence de tels aménagements, la circulation sur la chaussée est permise, mais sur une courte distance seulement ou pour se rendre à un endroit auquel il est impossible d'accéder autrement⁶⁶. La circulation sur les autoroutes et les voies d'accès est interdite.

Ailleurs au Canada et dans le monde

En **Colombie-Britannique**, les aides à la mobilité motorisées ont une vitesse maximale de 25 km/h. Leurs usagers doivent suivre les mêmes règles de circulation applicables aux piétons. Ils peuvent utiliser les trottoirs et les traverses piétonnes, mais ne peuvent emprunter les voies cyclables. Les municipalités peuvent permettre ou restreindre leur utilisation dans les parcs et les sentiers multifonctionnels⁶⁷.

À l'**Île-du-Prince-Édouard**, les aides à la mobilité motorisées ont une vitesse maximale de 15 km/h⁶⁸. Les usagères et les usagers sont considérés comme des piétons. Au Queensland, en **Australie**, la limite est de 10 km/h⁶⁹.

⁶⁴ Gouvernement du Québec, [Règles pour circuler en fauteuil roulant électrique, en triporteur et en quadriporteur](#), 13 juillet 2026.

⁶⁵ [Arrêté relatif aux aides à la mobilité motorisées](#), c. C-24.2, r. 1.01, art. 32 (1).

⁶⁶ Gouvernement du Québec, [Règles pour circuler en fauteuil roulant électrique, en triporteur et en quadriporteur](#), 13 juillet 2026.

⁶⁷ Government of British Columbia, [Electric wheelchair and mobility scooter rules and safety](#), 10 juin 2025.

⁶⁸ [Highway Traffic Act](#), c. H-5, art. 1 (k.2).

⁶⁹ Queensland Government, [Rules for motorised mobility device use](#), 31 octobre 2023.

Enjeux

L'arrivée des appareils de transport personnel motorisés sur les routes et les voies cyclables du Québec est relativement récente. Ainsi, plusieurs personnes ayant peu d'expérience avec ces appareils partagent la route. La multiplication des types d'appareils motorisés soulève des défis de cohabitation entre les différents usagers.

Blessures

Selon une étude de l'Institut canadien d'information sur la santé (ICIS), les hospitalisations dues à des blessures survenues lors de l'utilisation de trottinettes électriques ont augmenté de 61 % entre 2022-2023 et 2023-2024 chez les enfants de 5 à 17 ans au Canada. La majorité des hospitalisations sont survenues en Ontario, au Québec, en Alberta et en Colombie-Britannique. Les données de l'ICIS montrent aussi que 80 % des usagers et des usagères qui vont à l'hôpital pour une blessure ne portaient pas de casque⁷⁰.

En 2025, le Centre de traumatologie de l'Hôpital de Montréal pour enfants a traité 80 enfants et adolescents souffrant de fractures ou de traumatismes causés par des accidents de trottinettes électriques⁷¹. En date du mois d'août 2026, les médecins de l'hôpital ont indiqué que le nombre de jeunes patients traités avait déjà dépassé le nombre total de l'année 2025 et que ce chiffre correspondait à 10 fois le nombre de patients traités en 2023, année du lancement du projet pilote⁷². Selon les urgentologues, 65 % des jeunes blessés présentaient des traumatismes complexes et 56 % avaient moins de 14 ans.

Dans une lettre ouverte, des membres de l'Hôpital de Montréal pour enfants déplorent le fait que des trottinettes électriques destinées à des enfants de 8 ans soient facilement accessibles sur le marché. Selon eux, « les produits commercialisés pour les enfants contribuent à renforcer l'idée que les trottinettes électriques sont des jouets plutôt que des véhicules motorisés⁷³ ». Ils recommandent d'accroître la responsabilisation des détaillants en plus des mesures suivantes :

- Hausser l'âge minimal à 16 ans pour conduire une trottinette électrique;
- Exiger une formation obligatoire comparable à celle requise pour obtenir un permis de cyclomoteur de classe 6D;
- Porter un casque intégral, comme ceux pour le motocross;
- Renforcer l'application de la réglementation actuelle, notamment en ce qui a trait à la conduite à deux et aux excès de vitesse.

Le non-respect de l'obligation de porter un casque concerne aussi les personnes qui utilisent un vélo électrique. À Québec, les données du Service de police de la Ville de Québec montrent que le nombre croissant d'usagers et d'usagères se traduit par une hausse du nombre de constats d'infraction. De janvier à septembre 2025, 621 constats d'infraction ont été remis. En 2024, un total de 332 contraventions avait été données. Ce chiffre était de 40 en 2023⁷⁴. L'organisme Vélo Québec prône une exemption à l'obligation du port du casque pour les vélos libre-service comme BIXI et àVélo et propose plutôt d'abaisser la vitesse de ces vélos à 25 km/h⁷⁵.

⁷⁰ La Presse canadienne, « [Trottinettes électriques : bond des hospitalisations chez les jeunes et les adultes](#) », Radio-Canada, 17 juillet 2025.

⁷¹ Élise Lécaudé, « [Trottinettes électriques : hausse alarmante des blessures graves chez les jeunes](#) », La Presse, 16 juin 2026.

⁷² Liane Fransblow et autres, « [Beaucoup trop de blessures graves et évitables chez les jeunes](#) », La Presse, 7 août 2026.

⁷³ Ibid.

⁷⁴ Marie-Christine Gagnon, « [Hausse du nombre de contraventions pour non-port du casque à vélo électrique](#) », Radio-Canada, 13 septembre 2025.

⁷⁵ Ibid.

L'organisme CAA souligne pour sa part la nécessité d'avoir de meilleures données relativement aux accidents impliquant des vélos et des trottinettes électriques. Actuellement, il est peu probable que ces incidents fassent l'objet d'un rapport à moins qu'une automobile ou un camion soit impliqué⁷⁶.

Aux États-Unis, la ville d'**Atlanta** a instauré un couvre-feu interdisant l'utilisation des trottinettes électriques en 21 h et 4 h. C'est le cas aussi à **Helsinki**, en Finlande, les samedis et dimanches, de minuit à 5 h⁷⁷. En **Estonie**, la vitesse des trottinettes en libre-service est de 17 km/h les vendredis et samedis soir plutôt que la vitesse habituelle de 25 km/h. Les autorités locales rapportent une diminution de 20 % des accidents⁷⁸.

Cohabitation

La multiplication des types d'appareils motorisés et leur popularité grandissante soulèvent aussi des défis en matière de cohabitation sur les pistes cyclables. Ces pistes sont appelées à accueillir désormais d'autres véhicules que des vélos. L'aménagement de plusieurs pistes cyclables pourrait être à revoir selon l'achalandage. Comme l'explique Magali Bebronne, directrice des programmes chez Vélo Québec, les pistes cyclables qui ont été construites dans les années 80 sont typiquement très étroites et bidirectionnelles, ce qui fait en sorte que les manœuvres de dépassement sont plus dangereuses⁷⁹.

Outre les pistes cyclables, les infrastructures de plusieurs municipalités sont appelées à être modernisées pour favoriser la mobilité active et la sécurité de ses usagers et usagères. Cela passe notamment par l'aménagement de trottoirs, de voies cyclables et d'accotements plus larges⁸⁰.

Avertissement

La Bibliothèque ne peut être tenue responsable des informations présentées. Rien dans ce document ne peut être interprété comme un avis de la Bibliothèque. Le document est préparé uniquement à partir de sources du domaine public. La Bibliothèque assure la confidentialité des demandes qui lui sont formulées, mais ne garantit pas l'exclusivité des travaux produits. Il lui arrive de réutiliser les résultats de ses recherches afin d'alimenter ses publications institutionnelles, accessibles à toutes et à tous.

ISBN : 978-2-555-04874-4

Dépôt légal, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2026.

⁷⁶ Association canadienne des automobilistes, « [Vélos et trottinettes électriques personnels : il serait temps d'établir des règles claires de sécurité routière, souligne une étude de la CAA](#) » [communiqué de presse], 16 juillet 2025.

⁷⁷ Robyn D. Robertson, Steve Brown et Craig Lyon, *op. cit.*, p. 16.

⁷⁸ European Transport Safety Council, *op. cit.*, p. 24.

⁷⁹ Sandrine Côté, *op. cit.*

⁸⁰ Valérie Simard, « [\[Dossier\] Mobilité active dans les Laurentides : "Des infrastructures d'une autre époque"](#) », *La Presse*, 5 août 2025.