

La Fédération des Professionnels de la micro-mobilité (FP2M) réagit à la communication faite à propos des trottinettes électriques qu'elle juge irrespectueuse pour ses 2 millions d'utilisateurs.

Quelques jours avant la sortie des chiffres du baromètre marché de la micro-mobilité, la FP2M prend la parole. Décryptage...

Depuis 4 ans les trottinettes électriques font partie du paysage urbain. Une bonne nouvelle pour les villes saturées, une alternative inespérée pour tous ceux qui doivent se déplacer en pleine crise sanitaire, et surtout une réponse aux nombreuses personnes qui ont, enfin, une solution de déplacement au quotidien, moins contraignante pour se rendre sur leur lieu de travail. Et ils sont nombreux ! Aujourd'hui ils sont près de 2 millions d'utilisateurs de trottinettes électriques en France (les trotteurs). Comme tout changement sociétal, il a fallu s'habituer à l'apparition de ces nouveaux engins dans nos modes de transport et les réglementer pour limiter les dérives liées à ce phénomène croissant. C'est chose faite ! Une réglementation a été mise en place pour les EDPM (Engins de Déplacements Electriques Motorisés) depuis octobre 2019, en les faisant entrer aujourd'hui dans le code de la route. Pourtant une enquête récente vient une nouvelle fois stigmatiser ce mode de mobilité.

" Il y a une réelle cristallisation autour de la dangerosité des trottinettes et du comportement irresponsable d'une certaine frange d'utilisateurs. Pourquoi stigmatiser de façon aussi systématique ces engins alors qu'ils partagent l'espace public avec les nombreuses autres formes de mobilité, dont les mêmes incivilités ne sont jamais mentionnées.", s'interroge le bureau exécutif de la FP2M au travers de Fabrice Furlan, son Président. Avant de poursuivre "Il faut se rendre à l'évidence. Les professionnels de la micro-mobilité continuent de subir les conséquences des difficultés liées à l'explosion mal encadrée à ses début de ces nouvelles mobilités. Alors que ces engins de déplacement personnel répondent à un besoin réel en termes de mobilité, ils sont encore considérés comme les mauvais élèves de la mobilité douce. Une stigmatisation qui, à notre sens, contribue à l'apparition d'articles excessifs et contre-productifs autour de la pratique de ces engins. Tel est le cas avec l'enquête diligentée par Axa Prévention, dont les bases d'échantillon mises en avant ne sont pas représentatives, et des conclusions de cette enquête qui nous semblent très éloignées des réalités et des pratiques, que nous, FP2M, suivons et analysons depuis 2018."

Quelques réponses :

Un sous échantillon de **"seulement" 237 utilisateurs** de trottinettes issu de cette enquête, suffirait à déterminer que :

1/ 45 % des trotteurs (dits "trotteuse" dans cette enquête) conduiraient après avoir consommé des produits stupéfiants et 49 % circuleraient en trottinette après avoir plus de 2 verres d'alcool !!!

Doit-on en conclure que la moitié des Français se rend sur son lieu de travail dès le matin en état d'ébriété ou après avoir fumé du cannabis ? Sachant que, selon l'étude FFA/Assurance Prévention, FPMM conduite par Smart-mobility Lab, sur un échantillon de 4202 personnes dont 702 possesseurs de EDPMs et 501 usagers des services en free-floating de trottinettes électriques (août 2020) : 56 % des utilisateurs possesseurs ont 30 à 49 ans. Ces utilisateurs sont très largement dans un usage domicile-travail vertueux car remplaçant un moyen de mobilité thermique.

2/ "On ne fait pas attention parce que la trottinette c'était un jouet, c'est devenu un loisir et un jouet augmenté", explique le commanditaire de l'enquête

Non. La trottinette n'est pas un jouet dès lors que c'est un moyen de déplacement. La trottinette électrique est un moyen de mobilité à part entière. Et aujourd'hui, la part de mobilité dite de loisirs ne représente que 31 % des ventes d'après le Baromètre marché 2019 que nous publions chaque année. Il est dès lors très regrettable de systématiquement infantiliser ces utilisateurs, de plus en plus nombreux, qui utilisent ce moyen de mobilité pour leurs déplacements pendulaires.

3/ "Il y a des trottinettes qui vont jusqu'à 85 km/h. C'est quelque chose qu'il faut réglementer.", poursuit le président de l'association.

Il existe déjà une réglementation claire depuis le décret d'octobre 2019 imposant une vitesse maximum de 25 km/h pour les trottinettes électriques et autres EDPM circulant sur la voie publique. De tels engins ne peuvent en aucun cas être assimilés aux trottinettes électriques et aux EDPM en France. A de telles vitesses ces véhicules, interdits sur l'espace public, devraient être assimilés réglementairement à des motos.

4/ 40 % des propriétaires ou usagers des trottinettes en libre-service ne connaissent pas en détail la réglementation pour les EDPM (engins de déplacement personnel motorisés)

Il est vrai que la connaissance de la réglementation, très récente, sur les EDPMs est largement à parfaire. Les utilisateurs (selon l'étude FFA/FPMM/Assurance prévention) sont 57 % à avoir entendu parler du décret du 23 Octobre 2019 dont 61 % des possesseurs.

Cette réglementation est récente et la prévention est un axe majeur des acteurs de la micro-mobilité. Les professionnels de la FPMM y travaillent au travers de nombreuses actions dont le programme MOBIPROX conduit en partenariat avec l'association Prévention Routière.

La FP2M annoncera les chiffres du baromètre marché 2020 des professionnels de la micro-mobilité le 20 avril prochain. Analyse, pratique, impact de la crise sanitaire... Nul doute que ce baromètre devrait intéresser les différents acteurs qui prennent la parole sur ce sujet !

Contact presse : Pascale Gillard / pascale.gillard@gmail.com / 06 89 95 52 95