

L'immatriculation des EDPM n'est pas la solution !

Avec plus de 900 000 trottinettes électriques vendues annuellement et plus de 2,5 millions d'utilisateurs au quotidien ; pourquoi l'immatriculation des EDPM n'est pas la solution aux problématiques de sécurité routière.

Pour rappel, les EDPM (Engins de Déplacement Personnel Motorisés) ne sont pas seulement des trottinettes électriques mais aussi des skates électriques, des gyroroues, des hoverboards et des gyropodes.

Avant même la mise en place du décret du 23 Octobre 2019¹ intégrant les EDPM dans le code de la route, de nombreuses réflexions ont été menées sur le sujet de l'immatriculation par l'écosystème (sécurité routière, industriels, administrations, associations d'utilisateurs...). Aucun consensus ne ressort de ces discussions « serpent de mer » consistant à vouloir imposer l'immatriculation des EDPM, pourtant limités à 25 km/h au même titre que les vélos à assistance électrique. Une telle proposition se révélerait inefficace en terme de sécurité routière, couteuse économiquement et socialement pour la société dans son ensemble et marquerait un coup d'arrêt à l'essor d'une filière qui a pris une place décisive pour relever les challenges de l'amélioration du pouvoir d'achat des Français tout en participant aux efforts d'économie d'énergie et en contribuant à la réduction de l'impact carbone des mobilités.

Plusieurs facteurs poussent à ne pas rendre l'immatriculation des EPM obligatoire :

Un impact inefficace sur les questions de sécurité routière :

- Les engins potentiellement non-conformes en vitesse (supérieur à 25 km/h), par débridage ou d'origine, sont des engins de grande puissance, de coût supérieur à 1500 €. A ce **jour ils représentent 2 %² en volume de vente sur l'ensemble du marché français**. Ils constituent donc une portion congrue des utilisateurs qui ne justifierait pas la mise en place d'un dispositif aussi lourd que couteux. Pour ceux-là, l'arsenal des lois existant et des opérations de verbalisations régulières permettront de ramener les utilisateurs à la raison.
- Les infractions au code de la route les plus décriées et les facteurs de danger constatés aujourd'hui sont essentiellement : l'utilisation des trottoirs (13% des usagers³) et l'utilisation à deux d'une trottinette électrique. Dans ces deux cas, **les configurations géographiques**

¹ Décret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019 relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel (<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000039272656/>)

² Baromètre du marché des EDPM 2021 (<https://smart-mobility-lab.com/wp-content/uploads/2021/04/CP-2021-Barom%C3%A8tre-des-ventes-de-la-micro-mobilit%C3%A9-%C3%A9dition4.pdf>)

³ Etude : usages, risques et accidentalité des Engins de Déplacement Personnel Motorisés (EDPM), avant et après le confinement (<https://www.assurance-prevention.fr/nos-etudes/engins-deplacement-personnel-motorises-edpm-usages-risques-accidentalite>)

(hypercentres, zones denses urbaines et périurbaines) et les faibles vitesses **permettent des opérations de verbalisation sans nécessiter la présence d'une plaque d'immatriculation.**

- L'obligation d'assurance existante pour les EDPM est un élément fort de traçabilité des possesseurs d'engins. Quant aux opérateurs de location en libre-service ils bénéficient des bases de données client permettant d'identifier, à chaque instant, les utilisateurs le cas échéant.
- La taille de ladite plaque d'immatriculation : Il **n'existe aujourd'hui aucun équipement automatique** (notamment pour la verbalisation de la vitesse) qui serait capable de lire une plaque d'immatriculation qui serait, forcément, d'une taille extrêmement réduite.

Un coût économique et social important

- Mettre en place **une base de données d'immatriculations serait une mauvaise réponse avec un coût prohibitif** pour l'Etat. En 2021 près d'un million de trottinettes électriques ont été vendues en France. Les tendances des prochaines années maintiendront des progressions de 30-40%. Ces engins ont des durées de vie entre 3 ans (ADEME) et 4 ans (OCDE). L'alimentation, la gestion et le maintien d'une base de données qui aurait très rapidement un volume d'entrées extrêmement conséquent serait, pour les services de l'Etat, un énorme défi à relever et aurait un coût certain. Les coûts seraient très importants et sans doute **une taxe « carte grise » nécessaire.**
- Aujourd'hui il est estimé à plus de 2,5 millions d'utilisateurs possesseurs de leurs engins. **50% des usagers des EDPM sont des professionnels CSP- (ouvriers, non-cadres, etc...)** et 12% des inactifs (chercheurs d'emploi, étudiants...) ⁴. Le pouvoir d'achat de cette population est fortement impacté par l'augmentation des prix d'une façon générale et du prix de l'énergie en particulier car plus de **78% de leurs utilisations de ces engins sont « utilitaires », pendulaires**, et pour un tiers d'entre eux, exclusivement en semaine. La mise en place d'une obligation d'immatriculation **impacterait directement les populations les plus fragiles** économiquement. Celles qui n'ont pas les moyens de se reconvertir dans une voiture électrique ou même un vélo à assistance électrique au prix moyen de 2000 €. De plus, si une période courte de mise en conformité venait à être imposée, cela impacterait particulièrement cette population qui devrait renouveler leurs équipements en parfait état de fonctionnement bien avant leur fin de vie.
- Certains pays, comme l'Allemagne, ont rendu l'immatriculation obligatoire. **Dans ces pays, la filière micro-mobilité est essentiellement tournée vers la location en libre-service.** Les flottes d'engins sont tenues par des opérateurs qui sont responsables du coût financier et administratif des démarches au KBA. En France, de la même manière, une obligation d'immatriculation serait facilement gérée par ces entreprises aux moyens financiers et humains importants. Cependant, le marché de la distribution des EDPM auprès des particuliers en Allemagne est sans commune mesure avec les volumes distribués en France. Une obligation d'immatriculation en France **(avec un coût de carte grise associé) impacterait beaucoup plus fortement les utilisateurs.**

⁴ Observatoire des Micro-Mobilité, Mobiprox (<https://mobiprox.fr/observatoire-mobiprox/>)

- La prise en compte d'un **emport plaque par les industriels engendrerait des coûts de re-conception significatif** et surtout nécessiterait un temps de mise en conformité. Il faudrait entre 24 et 36 mois aux fabricants pour repenser leurs produits et les adapter à une éventuelle nouvelle législation de ce type. Et la taille de l'emport, sur certains modèles de taille réduite ou de configuration particulière (skate électrique, hoverboard, gyroroue), sera un challenge extrêmement difficile à surmonter.
Les opérateurs de libre-service étant des cas particuliers qui ont une capacité de re-design et déploiement de nouveaux produit plus important.
Durant ce temps de « mise en conformité », verraient se côtoyer dans l'espace public des engins immatriculés et d'autres – de même marque et modèle – non immatriculés pendant un temps relativement long : **4 ans de durée de vie moyen. Il faudrait compter entre 7 et 8 ans pour que certains modèles** – particulièrement réparables et donc durables – aient totalement disparus de l'espace public. Cela ne contribuerait pas à lever les confusions et les incompréhensions auprès de l'ensemble des usagers de la route.

Un coup porté aux efforts de réduction des impacts environnementaux des mobilités

Les études du programme CEE Mobiprox⁵, co-porté par l'Association Prévention Routière, permettent désormais d'avoir une vision factuelle et très précise de l'impact environnemental de ces EDPM quand elles sont intégrées dans la mobilité des Français.

- 64%⁶ des usagers utilisent ces engins en multimodalité, en faisant les outils les plus efficace pour l'intermodalité dans les parcours quotidien et ont permis de réduire de 18 points l'utilisation d'un véhicule individuel thermique. **Jusqu'à 21% des utilisateurs ont renoncé à acheter un véhicule thermique du fait de leur usage des EDPM.**
- L'économie d'énergie moyenne, mensuelle, des utilisateurs de EDPM se monte à 16,5 KWh soit **57 jours d'éclairage d'une ampoule** de 12 Wh et 103 km de distance qui aurait été parcourue en voiture électrique. 3,2 kg de CO2 dans l'air sont évités en moyenne par mois par chaque utilisateur régulier des EDPM soit l'équivalent de 16 kilomètres qui aurait été parcourus par une voiture essence.

La Fédération des Professionnels de la Micro-Mobilité milite depuis 2017 pour l'accompagnement par les autorités du développement des nouvelles mobilités. Les micro-mobilités, ne disparaîtront pas car elles répondent à des réels besoins de mobilité auprès de nombreuses populations. Afin que la révolution des mobilités dans nos villes s'effectue de façon apaisée ; il est vital d'accompagner au mieux ce changement. La sensibilisation, la formation, l'échange, l'initiation mais aussi l'application stricte du code de la route sont nécessaires.

La FPMM, organisation représentative de ce secteur, est disponible pour mettre à disposition son expertise inédite de cet essor des mobilités pour accompagner les autorités dans leurs actions de réduction de l'accidentalité dans l'espace public.

⁵ Programme Mobiprox, certification d'économie d'énergie co-porté par la FPMM et l'Association Prévention Routière, validé par la DGEC, l'ADEME et financé par TotalEnergie

⁶ https://fpmm.fr/wp-content/uploads/2022/03/Janvier22_Green-Soluce--Rapport-danalyse-des-impacts-environnementaux.pdf

À PROPOS DE LA FÉDÉRATION DES PROFESSIONNELS MICRO-MOBILITÉ

Créée en mai 2017, la Fédération FP2M a pour objet l'étude et la défense des intérêts des professions relevant des domaines d'activité de la micro-mobilité et l'accompagnement d'un développement responsable des nouvelles mobilités.

La Fédération FP2M :

- ↗ Est le représentant de la profession auprès des Pouvoirs Publics, des autorités et porte-parole auprès d'acteurs institutionnels
- ↗ Fournit une expertise globale du marché et des informations de premier plan : Partenariats, Etudes, chiffres, Baromètre, programme Mobiprox
- ↗ Assure la promotion de l'image de la profession, initie des actions de sensibilisation des professionnels et du grand public, accompagne le développement de start-ups de la mobilité, des initiatives en faveur de la réduction des impacts environnementaux des déplacements
- ↗ Assure une veille technique et réglementaire

Dans le cadre de sa mission, la FP2M accompagne les professionnels de la micro-mobilité dans leur environnement économique, sur la prévention, la formation, les questions environnementales et réglementaires

- ↗ Informations aux clients sur leurs obligations
- ↗ Veille et prospective
- ↗ Mutualisation du traitement de la fin de vie des engins/batteries > filière de recyclage
- ↗ Encadrement de la formation des vendeurs ainsi que de l'information aux clients
- ↗ Evaluation et promotion de la compétence des réparateurs
- ↗ Mise en commun des expertises techniques (fabricants, laboratoires, etc...)
- ↗ Renforcer le positionnement éco responsable de l'entreprise
- ↗ Labelliser les magasins pour renforcer son positionnement image
- ↗ Homogénéisation du cahier des charge fournisseurs

Dans un souci d'évolution, de développement et de professionnalisation de la filière, la FP2M compte aujourd'hui 5 Commission :

Commission « Technique » avec les groupes de travail « industriel », « Engins avec selles », « autres engins » : Sécurité des engins, normes et directives, relation avec les laboratoires d'essai et les autorités de contrôle, suivi qualité produit, contrôle du marché, etc...

Commission « économique » avec les groupes « magasin » ou « marché » : Référentiel QS3M, information client, label magasin, Qualité de service, SAV, retours clients, etc... ou GT "Service de location" : accompagner les collectivités et les entreprises dans la prise en compte de la location, encadrement technique des usages intensifs des EDPM, etc...

La Commission « assurance, sensibilisation et prévention » : activités de prévention et sensibilisation, sujets dédiés assurance,

La commission « environnement » : métiers de la réparation, de la fin de recyclage, de la seconde vie, contrôle technique, évaluation de la compétence, économie circulaire, loi anti-gaspillage ...

La commission « Formation et accompagnement » : Brevet professionnel, encadrement des activités de formateurs, évaluation de la compétence, accompagner les actions de sensibilisation aux professionnels, etc...

Les membres du Bureau Exécutif :

Président de la Fédération FP2M : Fabrice FURLAN

Vice-Président de la Fédération FP2M : Grégoire HENIN

Responsable Pôle études et prospective : Jean AMBERT

Délégué Général : Jocelyn LOUMETO