



## Compte-rendu de notre rencontre avec la Fédération des Professionnels de la Micro-Mobilité (FPMM) et Smart Mobility Lab, le 19/07/2019

Tout d'abord, nous tenons à remercier Jocelyn LOUMETO et Jean AMBERT pour leur disponibilité et cette rencontre.

Vous pourrez retrouver plus d'informations sur la FPMM ici : <http://e-fpmm.fr/wp/>

### 1- Présentation de la FPMM

**Jocelyn LOUMETO** est passé par l'**AFNOR** (industrie et sport) puis par l'Union Sport et Cycle (responsable technique), et travaille toujours à l'**UTAC** (groupe privé français fondé en 2013, qui opère dans les domaines de la mobilité terrestre : véhicules légers, poids lourds, véhicules agricoles, véhicules militaires, motos et cycles)

Décathlon travaille beaucoup avec l'AFNOR sur des projets de normes dans le domaine du sport, et ils ont donc été le premier demandeur de normes pour les trottinettes électriques en 2013.

Un premier projet de norme établie par le France a alors vu le jour pour un usage hors route.

Le Comité Européen de Normalisation a alors rapidement demandé à avoir un interlocuteur et un comité technique spécifique pour réfléchir sur les EDPM (PLEV en anglais) suite aux demandes d'entreprises européennes (Segway, Trikke, Egret...).

Un groupe de travail européen a été créé en 2013.

Des évolutions de la norme ont été nécessaires à l'arrivée de chaque nouveau produit, ce qui a été compliqué à gérer.

**Jocelyn, travaille en tant qu'expert normalisation et réglementation sur ce sujet depuis le début.**

Fin 2016, les Ministères de l'Économie, via la DGE, et de l'Intérieur, via la DSCR, ont poussé à la création d'une fédération pour avoir un interlocuteur identifié pour la filière.

Pour cette norme, tous les pays européens sont invités à participer. Beaucoup de fabricants internationaux sont aussi demandeurs pour participer : toyota, honda, ninebot ...

La norme est très attendue par tous les pays du monde, car aucun référentiel technique complet n'existe actuellement dans le monde. Le référentiel UL, américain, est essentiellement tourné vers les risques électriques.

Les Directives Européennes (Machine, Compatibilité Électromagnétique et Bruit) ont piloté la création de la norme.

En 2017, la FPMM est créée par Eco-Riders, Revoe, Décathlon et Micro avec l'assistance de Jocelyn Loumeto. Smart Mobility Lab a rejoint la fédération pour la création du « baromètre du marché de la Micro Mobilité ». En 2017, Alliance a rejoint la Fédération.

L'ambition de la Fédération est de regrouper tous les acteurs du marché des Micro Mobilités.

## **2- Homologation et normes**

Jocelyn confirme que pour **homologuer un EDPM, il faudrait passer par la DREAL et des tests UTAC sont obligatoires** (ou un autre organisme européen équivalent). Ces tests sont nécessaires pour démontrer que l'engin est conforme aux normes et/ou réglementations applicables. Sachant que, en l'état actuel, le règlement européen pour l'homologation des véhicules motorisés couvre les scooters/motos mais pas les EDPM et il paraît très difficile de faire homologuer un EDPM actuel (selle et autres équipements nécessaires, résistance, qualité ...).

La FPMM travaille sur **2 possibilités qu'offriraient la norme ou la réglementation** :

- une norme européenne pour les **EDPM** jusqu'à 25 km/h ne nécessitant pas d'homologation (pour éviter des tests lourds et coûteux),
- une révision du règlement européen 168/2013 pour les **EDPM rapides** pouvant aller jusqu'à 45 km/h (plus contraignante et avec des tests plus chers), pour donner la possibilité de faire homologuer ces EDPM à l'image des cyclomoteurs

Il existe actuellement une norme pour les trottinettes mécaniques : NF EN 14619.

**Une nouvelle norme va apparaître prochainement (certainement fin 2019) pour tous les EDPM pouvant rouler à 25km/h.** Il s'agit de la NF EN 17128 (elle exclut des EDPM avec siège car réglementation EU classe les EDPM avec un siège en cyclomoteur). Même si la norme est pilotée par la France (AFNOR), elle sera applicable pour toute l'Europe.

Les futurs EDPM devront, par exemple, avoir un mode piéton avec un commutateur permettant de passer à 6 km/h.

Pour réviser le règlement européen 168/2013 et y introduire les **EDPM rapides**, il faudra travailler avec le Ministère de l'Industrie.

La FPMM est déjà en discussion avec plusieurs ministères français. Ces ministères ne veulent pas gérer les EDPM rapides au niveau national, et souhaitent que cela soit traité au niveau européen.

### **3- LOM et mairies**

Un des avantages de la Loi d'Orientation des Mobilités, c'est qu'**elle permet aux mairies d'élargir les autorisations dans le domaine de la mobilité**, et non plus seulement les restreindre. L'interdiction de circulation sur les trottoirs pourra par exemple être levée par certains maires. C'était une demande de la FPMM.

## 4- Free-floating

D'après les études de la FPMM et Smart Mobilty Lab, les résultats sont assez différents de l'étude 6T ( <https://6-t.co/trottinettes-freefloating/> ).

Le free-floating est utilisé par 40 % de touriste (étude 6T), et il a été constaté en 2018 une migration importante des utilisateurs du free-floating vers la propriété (achat d'EDPM).

## 5- Comment est-on arrivé à 20 kmu/h ?

La FPMM a eu comme interlocuteur les agents de la Délégation de la sécurité et de la circulation routières (*DSCR*), sous la responsabilité du Ministère de l'Intérieur qui semblait avoir la main sur la rédaction du décret actuel.

La FUB (Fédération française des Usagers de la Bicyclette) et toutes les organisations autour du développement de l'usage du vélo sont contre le port du casque OBLIGATOIRE mais font la promotion de son usage.

Certains acteurs de la micro-mobilité ont été en défaveur de l'obligation de l'usage du casque craignant que cela limite fortement le développement des nouvelles mobilités (et particulièrement pour le free-floating).

**Certains députés ont ensuite poussé pour le 20 km/h à cause de l'absence de casque obligatoire (sur les EDPM et le vélo)... et ils ont eu gain de cause.**

L'Allemagne a choisi le 20 km/h pour éviter le port du casque car chez eux, il existe une ancienne réglementation qui rend obligatoire l'usage du casque sur les engins motorisés dépassant les 20 km/h .

Mme Borne s'étant engagée publiquement pour le 20 km/h, la seule échappatoire possible semble être de différencier le free-floating (qui serait limité à 20 km/h) et les propriétaires (qui seraient limités à 25 km/h).

## 6- Liens entre LOM, décret et Commission Européenne et évolutions

La Commission Européenne ne peut pas s'opposer au décret. Seuls les autres pays peuvent s'y opposer s'ils estiment que la proposition de loi nationale est contraire aux principes de l'Union (ex: entraves aux échanges). Il y a donc peu de chance de ce côté-là.

Le décret est bien lié à la Loi d'Orientation de Mobilités (LOM), c'est un de ces décrets d'application.

**Le décret ne peut pas sortir tant que la LOM n'est pas validée**, à moins de l'adosser avec à une autre loi.

La LOM retourne devant l'Assemblée Nationale début septembre suite à la décision de la Commission Mixte Paritaire, ce qui nous laisse quelques semaines supplémentaires pour agir.

**Pour la circulation hors agglomération, ce point semble négociable du point de vue de la FPMM. Mme Borne a proposé que cet aspect soit soumis à la décision des autorités locales, ce qui n'est pas totalement satisfaisant au vu de la confusion que cela pourrait créer.** Il reste à trouver les appuis politiques pour faire évoluer ce point.

## 7- Application du décret

L'application du décret d'application est immédiate sur la partie concernant purement le Code de la Route. Par contre, il y a obligatoirement un **délai de mise en conformité** pour les équipement qui **pourrait être** :

- Durée pour les professionnels : 1 an (pour vider leurs stocks)
- **Durée pour les propriétaires : 1 à 2 ans** (car il est estimé que 80% des EDPM seront renouvelés au bout de 2 ans)

Le **bridage par construction**, signifie bridage mécanique, électronique ou logiciel, **non modifiable par l'utilisateur**.

**La limite de vitesse reste celle de la voie de circulation.**

**Donc, rouler à 35 km/h sur une portion à 50 km/h (exemple d'une forte pente) ne sera pas verbalisable. Cependant, même dans la période de "mise en conformité" l'utilisateur d'un ancien EDPM devra respecter, en théorie, de façon volontaire les limites fixées pour la catégorie : 20 (ou 25) km/h**

Il ne sera pas interdit aux revendeurs de vendre des EDPM qui pourront aller au-delà de 25 km/h. Seule l'information au client est obligatoire (réservé à un usage sur terrain privé).

Pour les produits d'import, il n'est pas possible de vérifier que la norme est appliquée. La FPMM ne gère pas les EDPM issues d'imports directs depuis la Chine par certains utilisateurs.

La FPMM travaille aussi pour améliorer le recyclage des batteries. Une filière spécifique de mutualisation sera lancée au 4ème trimestre.

## **8- SmartMobility Lab**

Nous avons rencontré Jean AMBERT (CEO) de SmartMobility Lab.

Cette société travaille dans le domaine du conseil sur mobilité et spécialisation sur la micro-mobilité

Ils ont créé le baromètre permettant d'analyser les ventes et les usages des EDPM.

Ils réalisent des études auprès des pratiquants.

Vous pouvez retrouver le résultat de leurs travaux sur le site de la FPMM:

<http://e-fpmm.fr/wp/>