

#Article : Les trottinettes parisiennes

Résumé

Le free floating et l'explosion des batteries miniatures puissantes créent des opportunités pour de nouveaux systèmes de micromobilité plus ou moins "sauvage". Le contrecoup commence à se faire sentir avec des villes qui sévissent et commence à réguler voire interdire l'usage de certains de ces moyens de transport.

Article



Quai de l'Hotel de Ville, au centre de Paris. 232.000 trottinettes électriques ont trouvé un acquéreur en 2018. Photo Jacques Lolo/Photomontop

Adrien Lelièvre
@Lelièvre_Adrien

Je ne reconnais plus mon quartier ! » Françoise s'est découverte un nouveau passe-temps. Chaque soir, elle allume une cigarette sur son balcon et observe avec fascination le nouveau spectacle offert par la rue de Rivoli à Paris. Sur la nouvelle piste cyclable située sur la voie de gauche, le débit de circulation est intense. Au même moment, sur les deux autres voies qui leur sont réservées, voitures, camionnettes et bus roulent au pas. « Les automobilistes sont frustrés. Ils klaxonnent aux heures de pointe, et cela agace les riverains », observe l'avocate à la retraite, qui vient de se remettre au vélo après « trente ans d'interruption ».

La rue de Rivoli a toujours cristallisé les passions. Elle fut au cœur des brûlantes journées de 1789. Mais, en ce début d'automne 2019, l'artère reliant la place de la Bastille à la place de la Concorde est le théâtre d'une nouvelle révolution, celle des flottes de la mobilité urbaine. Les élus parisiens l'ont d'ailleurs érigée en symbole. Le 4 septembre, le maire socialiste, Anne Hidalgo, avait convié les médias à l'inauguration d'un compteur de cyclistes situé au pied de l'Hotel de Ville. L'objectif : démontrer que son Plan vélo 2015-2020 est en train de porter ses fruits. Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Plus de 210.000 adeptes de la « petite reine » ont emprunté la piste cyclable en une quarantaine de jours. « Faites des routes et vous aurez des voitures, faites des pistes cyclables et vous aurez des cyclistes ! », s'est félicité Christophe Najdowski, l'adjoint aux transports à la Mairie de Paris et président de la Fédération européenne des cyclistes (ECF), un lobby pro-vélo basé à Bruxelles.

Le free floating, la partie émergée de l'iceberg

Le compteur ne reflète pourtant que partiellement la popularité de la nouvelle infrastructure. Car de nombreuses trottinettes électriques et, dans une moindre mesure, des gyropodes, gyropodes et skates électriques se mêlent joyeusement au flux cycliste. Or la machine est incapable de les détecter... Anne Hidalgo n'est pas la seule à avoir anticipé l'essor spectaculaire des engins de déplacement personnel motorisés (EDPM), qui coïncide avec le retour en force du vélo dans les grandes villes. Horace Dediu, un analyste américain et investisseur dans la start-up Bond Mobility, a popularisé le terme « micromobility » (« micromobilité en français, NDLR) pour rendre compte du phénomène. Il classe dans cette catégorie l'ensemble des véhicules, électriques ou mécaniques, dont le poids est inférieur à 500 kilos. Selon lui, ils ont le potentiel pour remplacer une grande part des trajets urbains réalisés en voiture. « La plu-

part des trajets sont des petits trajets », répète-t-il à chacune de ses conférences.

L'urbaniste et consultant Sylvain Grisot en donne une définition légèrement différente. Il évoque « des engins plus légers que leur charge utile, non émissifs en circulation de CO₂ et autres polluants mais surtout non carrossés ». Une différence de taille avec les automobiles. « En n'introduisant pas de filtre entre l'espace urbain et l'utilisateur, les micromobilités offrent à ce dernier un moyen de déplacement terriblement efficace, tout en bénéficiant d'un rapport à la ville très proche de celui du piéton : la capacité à s'arrêter pour discuter ou regarder une vitrine... »

L'arrivée de ces véhicules a beaucoup fait parler ces derniers mois en raison de la naissance des start-up de trottinettes électriques (Lime, Bird, Tier, Voi, Dott, etc.) et de vélos électriques (Jump). En raison de sa forte densité, de la politique de la municipalité en faveur des mobilités douces, du pouvoir d'achat de ses habitants et d'une zone grise juridique, Paris a été le champ de bataille de leur stratégie de développement. La rue de Rivoli voit ainsi défiler à longueur de journée les véhicules de ces jeunes pousses. Des scènes identiques se produisent désormais à Lyon, Marseille et Bordeaux.

Mais la plupart des autres grandes métropoles ne sont pas concernées. « Le

« Le free floating est un épiphénomène par rapport aux ventes de trottinettes électriques aux particuliers. »

JEAN AMBERT
Directeur de Smart Mobility Lab

Les villes françaises frappées par la foudre des micromobilités

TRANSPORT // Les ventes de vélos et trottinettes électriques sont en nette hausse dans l'Hexagone. Leur arrivée a pris de court la plupart des élus et spécialistes des transports. Elle va obliger les villes, principalement aménagées pour la voiture, à se réinventer.

free floating est un épiphénomène par rapport aux ventes de trottinettes électriques aux particuliers », rappelle Jean Ambert, directeur de Smart Mobility Lab. Le volume de trottinettes électriques en libre-service ne dépasse pas 30.000 unités en France. Or 232.000 trottinettes électriques ont trouvé un acquéreur en 2018. Un chiffre en hausse de 132 % sur un an. Et ce n'est qu'un début. 350.000 trottinettes électriques devraient être vendues en 2019, selon les prévisions de Smart Mobility Lab. Le million d'unités pourrait être franchi dès 2022.

Ces chiffres sont d'autant plus spectaculaires que les engins de déplacement personnel motorisés, dont la trottinette électrique est l'incontestable figure de proue, n'ont toujours pas le droit de circuler sur la chaussée. Les autorités ont tardé à définir un cadre juridique entourant leurs conditions de circulation. Après des mois de tractations, un décret les fera entrer dans le Code de la route à la fin du mois d'octobre ou au début du mois de novembre. La vitesse maximale de ces engins sera fixée à 25 km/h. Ses utilisateurs devront rouler sur les pistes cyclables en ville – quand elles existent. Ils devront être âgés d'au moins deux ans.

L'objectif est de « permettre le développement de ces nouveaux engins tout en assurant la sécurité de leurs utilisateurs et des autres usagers », insistent les ministères de l'Intérieur et des Transports. Ce décret était attendu de longue date par la filière. « Il était important que les distributeurs disposent d'un cadre clair afin de vendre leurs produits », analyse Jocelyn Loumeto, délégué général de la Fédération des professionnels de la micromobilité. Faute de réglementation, des véhicules beaucoup plus puissants ont été mis en vente ces dernières années, même si leur part dans les ventes est minime. Des lobbies en vigueur du décret, ils ne pourront plus être utilisés que sur voie privée. « Le décret va aider les clients : ils au-

ront désormais ce qu'ils peuvent faire et ne pas faire en ville », explique Christophe Bayart, le PDG de MobilityUrban, une chaîne de magasins installée à Paris, Toulouse et Lyon.

Les vélos ont, eux, droit de cité sur le bitume depuis le XIX^e siècle. Mais cela ne les empêche pas de connaître une seconde jeunesse. Alors que le marché s'est légèrement contracté en volume en 2018 (2,7 millions), le segment du vélo à assistance électrique (VAE) a bondi de 21 %, pour atteindre 338.000 unités. L'Union Sport & Cycle, qui regroupe les industriels du vélo, estime que la barre du million de VAE pourrait être atteinte en 2024/2025. Des chiffres qui feraient pâlir d'envie leurs collègues de l'automobile, engagés dans une coûteuse course à l'électrification. L'explosion des ventes des deux-roues électriques s'explique par leur facilité d'utilisation, la baisse des prix des batteries, une prise de conscience écologique, mais aussi par les aides à l'achat. Plusieurs grandes agglomérations ou collectivités offrent des subventions de plusieurs centaines d'euros. La région Ile-de-France vient d'annoncer la sienne (500 euros maximum). Celle-ci sera réservée aux vélos électriques et débitera en 2020.

Un défaut d'aménagement dans les villes

Les élus sont moins généreux avec les engins de déplacement personnel motorisés. Mais cela commence à changer. La ville de Marcy-en-Barrois (59) propose depuis le printemps une aide à l'achat pour les trottinettes électriques. Elle a depuis été imitée par Béthune. Rennes a, pour sa part, lancé un service de location de trottinettes électriques longue durée. La foudre de l'électromobilité se répand également dans le monde du travail. La start-up Zenride l'a pressenti et propose des vélos de fonction aux salariés d'Euler Hermes et Veolia.

« L'offre de Zenride permet de sauter le pas du "vélotaf" sans se préoccuper du prix d'achat ou de l'assurance et entretien, explique Antoine Repussard, cofondateur de la start-up. L'idée, c'est que le vélo de fonction réduise le temps de trajet et, surtout, le rende beaucoup plus agréable et fiable. L'entreprise permet ainsi un changement de mobilité. » Eric Clairefond a fait un pari proche en créant Mobistreet, une société de trottinettes électriques spécialisée dans le B to B. « Nombre d'entreprises sont confrontées aux problématiques de la micromobilité : déplacements professionnels, trajets domicile-travail ou mobilité au sein d'immenses intras », indique le patron, pour qui « le coût des flottes de véhicules, la réduction de l'empreinte carbone ou l'éloignement des transports collectifs sont des réalités qui doivent gérer les entreprises responsables ». Mobistreet fournit ses engins à roulettes au Crédit Agricole à Orange et Schwepges et à l'Aviation civile à l'aéroport du Bourget.

La micromobilité représente un défi pour les villes. L'arrivée de nouveaux véhicules sur une chaussée déjà bien encombrée ne manque pas de provoquer des tensions, voire des accidents. Les automobilistes dénoncent les libertés prises par certains cyclistes et « trotteurs ».

La miniaturisation des batteries est en train de donner naissance à des engins hybrides, à mi-chemin entre la trottinette, le vélo et le scooter électrique.

avec le Code de la route. A l'inverse, ces derniers dénoncent la dangerosité des voitures. Le développement des deux-roues électriques ne sera harmonieux que si des voies dédiées voient le jour sur les grandes artères. Le casse-tête promet d'être d'autant plus grand que la miniaturisation des batteries est en train de donner naissance à des engins hybrides, à mi-chemin entre la trottinette, le vélo et le scooter électrique.

Il n'empêche que ces véhicules ont de sérieux atouts à faire valoir alors que les autorités cherchent à limiter la place de la voiture individuelle, source de nuisances environnementales et sonores. Ils occupent peu de place – à l'arrêt comme en mouvement – et facilitent les déplacements porte à porte. « Les micromobilités pourraient devenir le maillon manquant de chaînes de mobilités, en association notamment avec les transports en commun », analyse Sylvain Grisot. Depuis son poste d'observation de la rue de Rivoli, Françoise n'a pas fini d'être au bout de ses surprises. La révolution de la micromobilité ne fait que commencer. ■

