

Faut-il interdire les trottinettes électriques partagées ?

Entretiens : **Christophe Leroy**

Frédéric Héran,
économiste et urbaniste,
maître de conférences
à l'université de Lille

Sécurité, gestion de l'espace public, bilan environnemental discutable : les inconvénients des trottinettes électriques partagées semblent l'emporter sur leurs avantages.

Interdire les trottinettes en libre service, est-ce une fatalité ?

Comme des études menées à Paris l'ont démontré, les usagers de trottinettes électriques en libre service sont beaucoup moins respectueux du code de la route que ceux disposant d'une trottinette personnelle. D'abord et avant tout parce qu'elles ne leur appartiennent pas. Quand c'est la vôtre, et qu'elle vous a coûté cinq cents à mille euros, vous y faites nettement plus attention. Les unités en libre service engendrent aussi beaucoup plus d'incivilités que les autres. Ce phénomène a été constaté dans plusieurs villes à travers le monde : il n'y a donc pas de facteur culturel.

Le contexte

Apparues dans nos villes en 2018, les trottinettes électriques partagées suscitent une polémique permanente. Certains y voient un moyen de transport flexible et complémentaire aux transports en commun. D'autres, un vecteur de désordre et d'incivisme, par ailleurs dangereux pour l'ensemble des usagers. En juillet dernier, le gouvernement bruxellois a adopté plusieurs mesures de la dernière chance pour les réguler, qui entreront en vigueur en janvier prochain : deux opérateurs maximum, une flotte totale de huit mille unités (contre 21 000 jusqu'ici), des « drop zones » obligatoires et des limitations à 8 km/heure dans toutes les zones piétonnes du territoire. La Wallonie a, elle aussi, serré la vis dans un récent arrêté. Toulouse, Barcelone, New York, Paris : plusieurs grandes villes les ont déjà purement et simplement interdites.

Cet incivisme est-il inhérent au concept même de libre-service, quand il s'applique à des moyens de déplacement sans permis ?

Les vélos en libre-service sans stations ont,

eux aussi, généré d'énormes problèmes un peu partout. Outre l'aspect lié à la propriété, il y a une question d'âge et de genre : il se trouve que ceux qui dégradent les trottinettes sont plutôt des jeunes hommes. Ce n'est pas là un discours antijeunes. Les spécialistes de la délinquance nous expliquent que depuis toujours, un adolescent cherchant à exprimer sa virilité nouvelle a davantage tendance à l'exercer sur les objets environnants. A Paris, par exemple, on a remarqué que les Vélib' étaient surtout vandalisés autour des centres d'apprentissage. Constatant cela, JC Decaux (NDLR : l'un des exploitants de l'époque de ces vélos partagés) s'était rendu dans les écoles pour expliquer aux ados comment ces vélos étaient réparés, à la suite de quoi les dégradations ont diminué.

Depuis l'été 2022, les trottinettes électriques sont déjà interdites aux moins de 16 ans à Bruxelles. Il n'est plus question non plus de transporter un passager ou de rouler sur le trottoir. Visiblement, ces garde-fous ne suffisent pas...

D'autres problèmes se posent. L'un d'eux concerne les usages de nuit, quand les transports publics sont à l'arrêt. Cela peut générer certains comportements dangereux, qu'il est très difficile de contrer : vous n'allez ...



... pas mettre un policier à la sortie de tous les endroits où des fêtes ont lieu. On peut comprendre que les villes finissent par dire « stop ». Par ailleurs, la trottinette électrique serait intrinsèquement trois à quatre fois plus dangereuse que le vélo, d'après les premières statistiques, notamment en raison de leur instabilité intrinsèque.

A cela s'ajoute la problématique du stationnement des trottinettes. D'où la généralisation des « drop zones » à Bruxelles.

Les opérateurs connaissent en effet ainsi la localisation de l'ensemble de leur flotte. On peut donc obliger l'utilisateur à remettre la trottinette dans un lieu précis, au mètre près. Quand Paris a décidé cela il y a plus d'un an, cette obligation a globalement été respectée. Mais ces lieux de stationnement restaient assez désordonnés. Au moindre choc ou coup de vent, vous voyiez tomber une quinzaine de trottinettes. Cela contribue à donner une image dégradée de la ville.

Exclure les trottinettes partagées en milieu urbain, n'est-ce pas se priver d'un moyen plus écologique que d'autres pour effectuer des trajets de courte ou moyenne distance ?

L'un des présupposés souvent entendus est que ces trottinettes seraient bénéfiques pour l'environnement. Or, c'est plus compliqué que cela. Au départ, elles étaient même très nuisibles à cet égard : elles étaient remplacées au bout d'un mois. Conscients du problème, les opérateurs ont fait de gros efforts, reconnaissons-le, pour améliorer la fiabilité et la durabilité de leurs engins. Rappelons toutefois que c'est surtout leur fabrication qui pose problème. L'aluminium nécessite beaucoup d'énergie qui, dans un pays comme la Chine, provient de sources très carbonées. Il faut ensuite s'intéresser au report modal : les usagers des trottinettes viennent-ils de la voiture ? La réponse est très majoritairement négative. Il apparaît que ce mode de déplacement se fait principalement au détriment de la marche, du vélo en libre-service et des transports publics. A Paris, on estime que seuls 20 % des usagers de trottinette électrique la substitueraient à la voiture, ce qui me paraît déjà élevé. Si ce sont des piétons ou des cyclistes qui se mettent à la trottinette électrique, ce n'est ni bon pour l'environnement ni pour leur santé, vu qu'il s'agit d'un mode de déplacement passif.

A vous entendre, les inconvénients des trottinettes partagées semblent



Frédéric Héran
« On peut comprendre que les villes finissent par dire “stop”. »



Benoit Godart
« L'interdiction pure et simple serait un aveu d'échec. »

l'emporter largement sur leurs avantages. Faut-il dès lors les interdire ? C'est au politique de donner la réponse. En tant que chercheur, mon rôle est d'expliquer qu'elle est plus compliquée qu'on pourrait le penser. Mais il est vrai que les avantages paraissent minces par rapport aux inconvénients, surtout dans les espaces publics particulièrement denses. Qui favorise-t-on d'abord en fonction des modes de déplacement, dans une ville quelle qu'elle soit ? Il se trouve qu'en Belgique, les Régions ont choisi, en suivant le principe « Stop » (NDLR : selon l'acronyme flamand *Stappen, trappen, openbaar vervoer en privévervoer*), d'octroyer la priorité à la marche, puis au vélo, aux transports publics et enfin aux véhicules privés. Si les trottinettes en libre-service embarrassent les piétons ou s'avèrent dangereuses pour eux, on peut comprendre que les élus les interdisent.

Vu l'emprise persistante de la voiture dans l'espace public, certains considèrent que l'on ne peut se passer d'aucune alternative à celle-ci, même imparfaite...

Il ne s'agit pas de supprimer toutes les trottinettes, mais les unités en libre-service. Soit vous l'achetez, soit vous la louez, auquel cas vous vous engagez à la rendre dans son état d'origine, ce qui responsabilise beaucoup plus l'utilisateur. A Paris, les trottinettes électriques partagées ne représentaient que 20 % du parc total. Mais c'était le segment qui posait le plus problème, et de loin.

Vu les tensions qu'elles engendrent, ces trottinettes ont-elles finalement porté préjudice à la transition vers des « modes doux », envers laquelle certains automobilistes restent très hostiles ?

Dans une ville dense, la lutte pour l'espace public existe depuis toujours. Elle prend des formes différentes selon les époques. Il est vrai que l'on vit une période de transition. Il n'y a pas si longtemps, on trouvait normal de donner la priorité à la voiture, jusque sur les trottoirs. Quand le vélo a fait son retour dans les années 1980-1990, des automobilistes étaient fous furieux à l'idée qu'un cycliste les dépasse. Or, la voiture prend une place gigantesque, de l'ordre de 65 m², puisqu'elle nécessite, en règle générale, trois places de stationnement : une à domicile, une au travail et une autre dans l'espace public. Mais les premières analyses en matière de report modal tendent à prouver que la suppression des trottinettes en libre-service ne ramènera pas nécessairement plus de voitures dans les rues.

Benoit Godart, porte-parole de l'institut Vias

L'institut pour la sécurité routière plaide pour l'adoption de mesures législatives, à commencer par l'obligation de porter le casque.

Interdire les trottinettes en libre-service, est-ce opportun ou prématuré ?

C'est prématuré à ce stade. L'interdiction pure et simple serait un aveu d'échec. C'est comme si, au lieu de sécuriser un carrefour problématique, on devait se résoudre à le fermer. La trottinette électrique a quand même une certaine utilité. Oui, il faut mieux l'encadrer et oui, les mesures prises vont dans la bonne direction. On est tous d'accord sur le fait qu'il y a trop de trottinettes en libre-service à Bruxelles. Avoir plus de points de stationnement est positif également.

Les mesures adoptées récemment sont-elles suffisantes ?

Là où on devrait aller plus loin, c'est sur le plan législatif : nous plaillons pour l'obligation du port du casque à trottinette électrique. Nous avons aussi été alertés par des traumatologues et des urgentistes qui ne comprennent pas pourquoi ce n'est pas déjà le cas. Une telle obligation pourrait par ailleurs dissuader un public qui est davantage là pour s'amuser que pour se déplacer. Nous voudrions aussi imposer le port de la veste fluo durant la nuit. Contrairement à un vélo, sur une trottinette, le feu arrière est très bas et se couvre plus facilement de poussière ou de boue. Enfin, il faudrait davantage de sanctions et de contrôle. Aujourd'hui encore, il est fréquent de croiser des personnes circulant à deux sur une trottinette. Soulignons toutefois que pour la première fois depuis longtemps, on a constaté une baisse du nombre d'accidents impliquant une trottinette électrique : si on compare les six premiers mois de l'an dernier et de cette année, on est passé de 885 à 722. Il semblerait donc que les mesures déjà prises portent peu à peu leurs fruits.

Est-il opportun de distinguer trottinettes personnelles et partagées en matière de sécurité ?

Au fil du temps, de plus en plus d'utilisateurs achètent la leur. Ces gens sont relativement bien équipés et plus prudents également. Il faut aussi relever que les modèles vendus aujourd'hui sont de meilleure qualité que ceux apparus il y a quelques années.

La trottinette électrique serait trois à quatre fois plus accidentogène que le vélo, en raison de propriétés telles que la taille des roues...

Le fait que les roues soient plus petites est un problème connu. Vous êtes plus vite à terre si vous passez sur une branche ou sur un pavé déchaussé. Pour le moment, on parle beaucoup de mesures assez stupides que l'Europe envisage, comme l'interdiction des SUV pour les jeunes ou l'obligation de repasser le permis de conduire pour les plus âgés. La Commission serait plus avisée de veiller à ce qu'il n'y ait plus de trottinettes dotées de roues trop petites sur le marché européen.

Vous semble-t-il possible de réconcilier les engins en libre-service, en particulier sans permis, avec le nécessaire civisme dans l'espace public ?

Réponse au printemps 2024. En tout cas, les sociétés ont aussi une part de responsabilité, puisqu'il me revient qu'il leur serait très facile de vérifier l'âge du conducteur empruntant une trottinette électrique, grâce à une copie de la carte d'identité. Les opérateurs se disent prêts à le faire, à condition que tout le monde le fasse. La vitesse n'est plus tellement un problème, vu les limites déjà imposées. Restent les comportements inadéquats, comme le fait de slalomer, de circuler à deux. Voyons donc comment cela évolue. Mais effectivement, il y aura toujours un public moins disposé à respecter les règles.

La disparition potentielle des trottinettes partagées nuirait-elle à la transition vers des modes de déplacements doux ?

Il faut différencier le public qui a acheté sa propre trottinette. Elle fait par exemple gagner beaucoup de temps à ceux qui, en sortant de la gare, veulent rejoindre leur lieu de travail le plus efficacement possible. Pour certains, la marche ou les transports en commun prendrait trop de temps. Et pour une société, c'est un atout d'avoir des salariés capables de parcourir les cinq kilomètres qui les séparent de la gare plus rapidement. Le vélo ne répond pas à tous les besoins. Quand il fait chaud, personne n'a envie d'arriver trempé de sueur à une réunion. Et les vols de vélos pliants sont fréquents dans les trains, là où vous pouvez placer la trottinette électrique sous votre siège. Il est sans doute vrai que sans trottinette, un jeune sortant de l'école marcherait ou prendrait les transports en commun. Mais à côté de cela, cette solution s'avère pertinente pour le public professionnel, d'autant que l'autonomie des trottinettes a progressé. ●

Dixit

« Si d'ici un an, il n'y a pas d'amélioration de la sécurité routière et de respect des autres usagers, des mesures plus strictes seront envisagées. »

Elke Van den Brandt (Groen), la ministre bruxelloise de la Mobilité, le 3 avril dernier, à l'agence Belga.

« Les Parisiens nous ont donné une feuille de route très claire et nous allons suivre leur décision. »

Anne Hidalgo, la maire de Paris, sur BFMTV, le 2 avril dernier, après une consultation citoyenne au terme de laquelle 89 % des sondés ont dit « non » aux trottinettes en libre-service.

« La population est exaspérée par les engins abandonnés partout dans l'espace public et des comportements inappropriés qui mettent en danger les plus faibles. Il était urgent d'agir fermement. »

Yves Rouyet, l'échevin ixellois de la mobilité (Ecolo), à BX1, le 1^{er} juillet 2022, à l'occasion du premier train de mesures de régulation.