

Le contexte

À Paris, depuis ce vendredi, les trottinettes électriques partagées sont interdites. Bruxelles et les autres villes du pays devraient-elles suivre cet exemple ? Le débat s'articule autour de la question du déploiement de ces trottinettes, de l'encombrement des trottoirs, de la dimension esthétique, mais également de la sécurité de ce moyen de transport et de son coût écologique. En Belgique, pour l'instant, l'option n'est pas à l'interdiction mais à un encadrement. Un premier tour de vis législatif fut opéré en 2022. Depuis, il est interdit de les utiliser sur le trottoir, de les conduire à plusieurs ou si on a moins de 16 ans. Selon Vias, ces modifications de la loi ont permis de réduire le nombre d'accidents. En 2021, Vias a compté 1034 accidents avec lésion et 4 décès. Mais l'institut souligne cependant que la probabilité d'avoir un accident en trottinette est largement supérieure à la probabilité d'en avoir un à vélo. Dans ce contexte, Bruxelles va encore serrer la vis. La Région compte réduire à maximum 8000 le nombre de trottinettes (suite à un appel à projets), avec une limitation à 20 km/h et des zones de parking obligatoires.

Doit-on interdire l'usage des trottinettes en libre-service ?

“Elles sont une formidable opportunité pour la mobilité”

L'avis de Marien Jomier

Directeur de l'opérateur de trottinettes
Dott Europe du Nord

Ce 1^{er} septembre, la trottinette électrique aura disparu des rues de Paris. Nous, Dott, souhaitons préserver les Belges de cette interdiction radicale qui s'inscrit en contradiction avec la majorité des métropoles européennes soucieuses de fournir des alternatives à l'omniprésence des voitures, d'autant que 7,1 utilisateurs sur 10 s'avouent satisfaits de ce nouvel outil de mobilité urbaine, à la fois silencieux et bien plus écologique que les véhicules à moteur thermique, alors que la pollution coûte chaque année plus d'un milliard aux Bruxellois.

Le nombre d'utilisateurs des trottinettes partagées est en constante augmentation. Elles permettent aux citadins et aux navetteurs de se déplacer librement dans la ville, y compris dans des zones peu ou pas desservies par les transports publics.

La mobilité à Bruxelles, capitale de l'Europe, est depuis toujours un chef-d'œuvre de complexité. Les lecteurs seront à nos côtés lorsque nous affirmons que les 90 heures perdues chaque année par les Bruxellois dans les bouchons représentent l'une des principales sources de démotivation ou de frustration dans leur mobilité quotidienne. Osons reconnaître que la trottinette constitue une partie de la solution pour la décongestion des centres-villes. Si on y ajoute la suppression constante des places de parking, autre problème très récurrent, la trottinette présente de sérieux atouts pour se déplacer qu'on soit étudiant, sala-

rié ou chef d'entreprise. À Bruxelles, rappelons que 15 millions de trajets ont été effectués en trottinette en 2022 et 62% d'entre eux concernent les déplacements domicile-travail.

Par ailleurs, pour échapper à l'augmentation des prix des carburants et faire un geste pour la planète (les trottinettes ont une empreinte écologique 3 à 4 fois moins polluante qu'un trajet en voiture), la trottinette électrique a plus d'un atout. Osons donc considérer les trottinettes comme un service public de mobilité à part entière, à ceci près qu'elles ne coûtent pas un centime aux contribuables !

La sécurisation et la responsabilisation des usagés nous mobilise inlassablement. Et nos actions de sensibilisation sont récompensées avec une diminution des accidents de 35% à Bruxelles au premier semestre 2023, tordant ainsi le cou à la légende que les trottinettes seraient accidentogènes.

La gestion du stationnement

L'appel à candidatures en cours devrait en outre permettre d'en réguler leur nombre. Actuellement, 20000 trottinettes occupent l'espace public et elles ne seront plus que 8000 à partir du 1^{er} janvier 2024. La gestion du stationnement va s'avérer cruciale. Nous sommes tous bien conscients que le statu quo est impossible et ce sentiment de jungle urbaine ne peut plus durer. Nous, Dott, sommes demandeurs d'un dialogue constructif avec les élus. Nous souhaitons également collaborer davantage avec l'ensemble des acteurs en charge de la mobilité en leur faisant profiter de nos données d'usages accumulées depuis qua-

tre années. Imposer des décisions verticales non concertées serait une revanche de la méconnaissance. C'est la concertation qui permettra de répondre à toutes ces questions, sans a priori et sans préjugé. Tous ces objectifs, tous ces défis, exigent de la cohérence et du courage politiques.

Une révolution rapide et importante

Les temps changent et personne, y compris les plus sceptiques, ne pourra nier que la hiérarchie des rapports de force entre les différents moyens de transport est en train de basculer et que de nouvelles habitudes sont en train de se dessiner. Quel autre moyen de transport peut se targuer d'avoir révolutionné si vite et si fort la mobilité en centre urbain ? Considérons donc les trottinettes partagées comme une formidable opportunité et, tous ensemble, clarifions les conditions d'une implémentation responsable en établissant un dialogue pragmatique. Ce sera la clé d'une mobilité apaisée où chacun trouvera sa place.

Ces dernières semaines, les opérateurs de trottinettes partagées affrontent la pire chaîne d'avanies et de contre-vérités sans qu'ils puissent y répondre. Le brouhaha médiatique étouffera-t-il la volonté réformatrice de la mobilité dans les centres urbains ou sera-t-il, au contraire, source d'une détermination renforcée pour réguler et encadrer l'utilisation de ces nouveaux moyens de transport qui sont chaque jour plébiscités par des milliers d'utilisateurs ? Nous, Dott, avons la certitude que lorsqu'on sert l'intérêt général, l'impopularité d'un jour peut devenir l'estime du lendemain.