

E-trottinettes, hoverboards, gyroroues, les citadins se déchainent sur les trottoirs

- Une nouvelle mobilité apparaît alors que les villes commencent à limiter la circulation des voitures.
- Mais la cohabitation avec les piétons est complexe.

TRANSPORT

Julie Chauveau
@juliechauveau

Debout sur une ou deux roues, mains libres ou accrochées à une sorte de canne, de drôles de silhouettes doublent les piétons depuis quelques mois dans les grandes villes de France. Les experts ont déjà appelé « nouvelles mobilités » ou « engins de déplacement personnel » ces e-trottinettes, hoverboards, gyroroues et autres. Alors que l'hiver a été marqué par des épisodes de pollution de l'air et de restriction de l'utilisation de l'automobile, les citadins commencent à réfléchir à d'autres manières de se déplacer.

On se souvient des trottinettes en aluminium, qui avaient provoqué un vent de folie dans les années 1990. Mais le marché était resté cantonné aux enfants ou adolescents, seuls quelques adultes acceptant de les utiliser. Mais les e-trottinettes

capables d'aller cinq fois plus vite qu'un piéton, ou la roue pesant environ 15 kilos sur laquelle est juché l'utilisateur, ont rendu ce type de déplacement plus attractif. Sans oublier les skateboards électriques de Evo Spirit, dont certains sont capables de rouler à plus de 40 km/h grâce à deux moteurs miniatures intégrés dans les roues !

« A Noël, le produit de l'année le plus demandé par les familles était l'hoverboard », raconte Lucie Kravjova en charge de la mobilité électrique de Go Sport, une planche dotée de deux roues et d'un moteur. « Nous sommes face à une véritable accélération du marché. Nous recevons chaque jour deux e-mails proposant des produits importés par conteneur, mais ce dont nous avons besoin ce sont de produits solides, dotés de service après-vente dont la conception est sécurisée », ajoute-t-elle. Pour faire face aux importations de produits asiatiques à prix cassé et répondre aux demandes des utilisateurs de plus de sécurité, les professionnels planchent

depuis des mois sur une norme Afnor. Au menu, présence de lumière avant et arrière, qualité de la batterie électrique.

Produits importés contre made in France

Parmi les leaders du marché, le suisse Micro fait partie des inventeurs de la trottinette en aluminium. Grégoire Henin, patron de la filiale française, explique que le marché hexagonal, le plus important de la société, est passé d'un produit vendu pour des enfants à celui d'adultes urbains cherchant de nouvelles solutions de mobilité. Le groupe, qui vend dans 84 pays, fabrique environ 20 % de ses produits en Allemagne, le reste étant importé chez des fournisseurs exclusifs en Asie. « Notre dernière trottinette électrique a été conçue avec un "spin off" de Polytechnique Lausanne, qui a fait des éléments de Solar Impulse » explique-t-il. Plus légère (7,5 kg), elle dispose d'une assistance électrique.

Les start-up se sont mises sur le marché. Trottix à Aubagne a planché pendant deux ans sur la conception made in France. Les pièces métalliques, vis ressorts, plastiques, sont fabriquées dans l'Hexagone. « Mais je n'ai pas pu trouver de fournisseur pour le moteur et la batterie », explique le fondateur Arnaud Lacreuse, qui a déjà lancé la fabrication d'une cen-

taine de ses trottinettes qu'il va commencer à commercialiser dans les jours qui viennent sur le Net à... 1.630 euros. Il est soutenu par Initiative France et Total avec pour objectif de vendre aux particuliers mais aussi aux professionnels.

Une trottinette dans le coffre

Dans une chronique qui a fait du bruit, le philosophe Michel Onfray a dénoncé en août dernier une infantilisation de la société à propos du succès de ces engins. « On préfère les gens qui font de la trottinette plutôt que de la bagnole », avaient alors répliqué les internautes. Les constructeurs l'ont bien compris ; Peugeot a fait un partenariat avec Micro pour mettre une machine dans le coffre de chaque modèle 3008. En janvier dernier, Hyundai a présenté lors du dernier CES de Las Vegas le prototype de sa Ioniq pliable, dont il promet qu'elle sera rechargeable à même la voiture. Objectif : compléter les déplacements du consommateur une fois la voiture stationnée.

Autre signe : les distributeurs ne cessent d'élargir leurs rayons. Decathlon a créé Oxelo, une marque dédiée aux sports de glisse urbaine. Dans le même temps, naissent des petits commerces spécialisés comme Urban 360, Mobility Urban (lire ci-dessous), Altermove. « C'est comme les magasins pour cigarettes électroniques on commence à en voir partout », ironise un professionnel, qui remarque, en même temps, que les marchands de cycles commencent à accepter de vendre ces nouvelles machines. ■

Mobility Urban va entrer en Bourse pour élargir son réseau

Déjà présent à Toulouse, Paris et sur Internet, le revendeur veut ouvrir cinq magasins d'ici à 2018.

Laurent Marcaillou
— Correspondant à Toulouse

Christophe Bayart, fondateur en 2012 du site de vente de monocycles et de trottinettes électriques Mobility Urban, mise sur la Bourse pour s'étendre. Après avoir ouvert deux magasins, à Toulouse en 2014 et à Paris en 2016, il prépare une introduction sur le marché libre d'Euronext au printemps. Il espère lever 450.000 euros pour ouvrir cinq magasins en propre d'ici à 2018, à Lyon (ouverture prévue en avril), Marseille, Strasbourg, Lille et Bordeaux. Il veut aussi s'attaquer à l'Europe en créant deux sites Internet en Espagne et en Allemagne. « Nous choisissons l'introduction en Bourse car nos actionnaires formeront un réseau d'ambassadeurs », explique Christophe Bayart.



La gyrorouer, ou monorouer électrique, peut facilement dépasser les 30 km/h. Photo AFP

Le trou noir de la législation

Juridiquement, la situation des « engins de déplacement personnels » est inadaptée. Sur les trottoirs, ne peuvent rouler que des machines ne dépassant pas... 6 km/h, soit la vitesse du piéton ! Sur chaussée et sur les pistes cyclables, les seuls textes existant portent sur les vélos électriques (démarrage par pédalage) ou les cyclomoteurs, ce qui suppose d'avoir une assurance spéciale et un brevet de Sécurité routière. Résultat, on trouve des produits pouvant aller jusqu'à 50 km/h ! Une tolérance existe jusqu'à 25 km/h. Le 31 janvier dernier, une question écrite a été déposée sur le bureau de l'Assemblée à l'adresse du secrétaire d'Etat aux Transports. Elle demande si, au vu de la puissance de ces nouveaux engins et de la multiplication des accidents avec des piétons, il envisage de modifier le Code de la route afin de réglementer ces nouveaux modes de déplacement. Du côté des pouvoirs publics, une réflexion a été engagée dans le cadre du plan mobilité active qui réunit les ministères de l'Environnement, Bercy et le ministère des Transports.

695.000

EUROS
Chiffre d'affaires de Mobility Urban en 2016 (45 % sur Internet). Les trottinettes électriques forment 50 % des ventes.

Knot invente la trottinette connectée partagée

La start-up a été choisie par la SGP pour expérimenter durant six mois la mise en place de trottinettes avec une appli.

Hélène David
— Correspondante à Strasbourg

D'ici à fin mars, les villes de Montrouge, Châtillon et Clamart vont bénéficier de l'installation de bornes de trottinettes. Cette solution, imaginée par la start-up strasbourgeoise Knot, a été choisie par la Société du Grand Paris pour répondre aux problématiques liées aux chantiers du métro. De six à huit fois plus compactes que des bornes de vélos partagés, ces stations sur pieds ou murales permettront aux utilisateurs de se saisir d'une trottinette pour contourner les chantiers. L'expérimentation doit durer six mois.

De six à huit fois plus compactes que des bornes de vélos partagés.

Mais, plus largement, « la trottinette est une solution là où le vélo ne peut pas intervenir. Elle répond à une autre problématique », avance Polina Mikhaylova, l'une des cofondatrices de la société née à la fin 2015. Avec ses trottinettes pliables conçues par l'entreprise et construites en Lorraine, Knot entend proposer une solution au problème du dernier kilomètre. Autrement dit : la distance qui sépare la station de transport en commun de la destination finale et qui peut, si elle est jugée trop importante, faire préférer l'utilisation de la voiture à celle des transports en commun.

Ces trottinettes intelligentes pourront être déployées sans station. Via une appli smartphone liée à leur carte bancaire, les utilisateurs pourront géolocaliser, débloquent puis cadenasser leur monture n'importe où dans le réseau, toujours via leur smartphone. Plus besoin, donc, de trouver une place disponible sur une station. Le tarif utilisateur est encore en discussion avec les collectivités qui ont manifesté leur intérêt, mais l'entreprise met en avant des frais d'installation et de dépenses opérationnelles réduits pour l'opérateur, en comparaison notamment avec les réseaux de vélos partagés.

Outre la Société du Grand Paris, la solution a déjà séduit le campus de Lille-Villeneuve-d'Ascq lors de l'appel à projets lancé par Engie. Repéré dès ses débuts par la Deutsche Bahn, Knot – qui s'appelait alors Samocat – doit également réaliser prochainement une phase de test dans une ville allemande qui reste à définir. Une levée de fonds de 1 million d'euros est prévue. ■



Emicro one est la première trottinette à assistance électrique. Elle est ultra compacte, pliable et très légère. Photo Micro