

Référendum sur les trottinettes en libre-service à Paris : qu'en pense le secteur ?

Dimanche 2 avril aura lieu le référendum qui interrogera les Parisiennes et Parisiens sur le maintien ou non des trottinettes en libre-service dans la capitale, au motif, notamment, d'une sécurité défailante pour les usagers. Romain Afflelou, CEO de Cosmo Connected, le leader français de la mobilité urbaine, nous livre son avis sur la question.

Temps de lecture : minute

30 mars 2023

Alors que la licence d'exploitation des trois opérateurs de trottinettes en libre-service, Lime, Dott et Tier, a pris fin à Paris le 23 mars dernier, la maire Anne Hidalgo soumet ses administrés à un vote pour le maintien ou non de ce mode de locomotion dans sa ville. Principaux reproches invoqués : leur dangerosité et l'encombrement des routes et des trottoirs. 15.000 trottinettes en libre-service sont proposées chaque jour dans la capitale par ces trois opérateurs. Chaque mois, plus de 400.000 personnes utilisent ce mode de transport à Paris. 85 % sont des Franciliens et 30 % des étudiants.

Un mode de transport réglementé

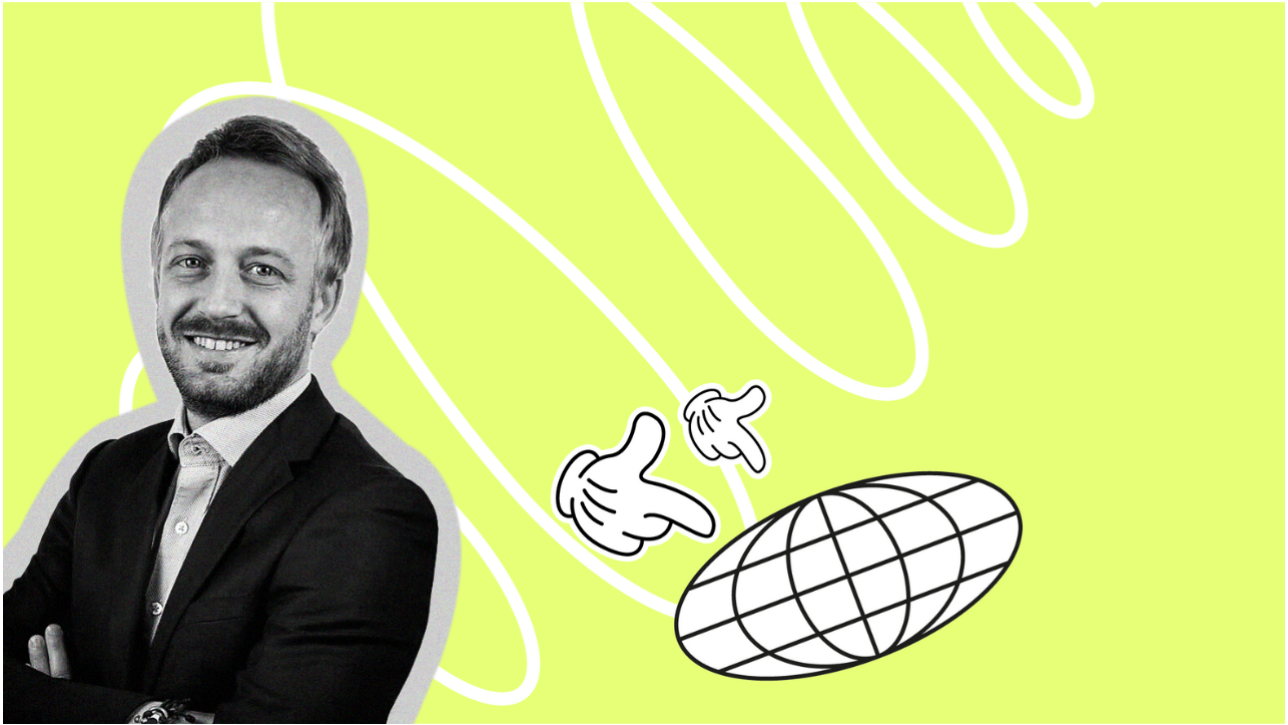
Expert de la micro-mobilité, le CEO de Cosmo Connected, Romain Afflelou, déplore cette volonté d'interdiction : " *Je trouve regrettable de priver les Parisiens de ce moyen de transport écologique, d'autant que Paris est la capitale de la micro-mobilité, confie-t-il. Le Vélib est devenu un incontournable dans la ville, qui a aussi été pionnière des scooters*

électriques avec Cityscoot. La trottinette est une alternative aux modes de transports polluants que sont les scooters, les voitures, les taxis/VTC. C'est un service à la fois décarboné et silencieux."

Le cofondateur de Cosmo Connected n'est pas à cours d'arguments pour défendre l'intérêt des trottinettes en libre-service à Paris. " C'est le mode transport le plus réglementé dans la capitale : la vitesse est limitée à 20 km/heure, voire 10 km/heure dans 700 zones piétonnes ; l'utilisation est réservée aux personnes majeures ; le stationnement est obligatoire sur un emplacement dédié. Autant de mesures inexistantes pour les trottinettes personnelles, vélos électriques, scooters ou motos. De plus, le nombre d'accidents à trottinettes est 20 fois plus faible que pour les scooters, selon une étude AXA réalisée entre 2019 et 2022. Enfin, l'arrêt de la trottinette en libre-service aurait un enjeu sociétal car les opérateurs génèrent 800 emplois."

Sécuriser les usagers avant tout

Pour Romain Afflelou, le vrai sujet n'est pas tant le retrait des trottinettes en libre-service que la sécurisation des usagers. " Nous devons réfléchir à la future régulation. Il faudrait peut-être un code de la route adapté à cette micro-mobilité. En Israël et en Suisse, par exemple, le port du casque est obligatoire. En tant qu'acteur de la tech, nous adaptons les technologies de l'automobile aux nouvelles mobilités urbaines, en ajoutant aux trottinettes des clignotants, des feux de freinage, des détecteurs de chute... Il y a des choses à faire. À un an des Jeux Olympiques, je n'imagine pas Paris sans trottinettes. Ce serait surtout incohérent avec la politique de la Ville qui veut moins de pollution et de voitures."



À lire aussi

Acquisition de Klaxit par BlaBlaCar : qu'en pense le secteur ?

Article écrit par Rozenn Gourvenec