



Vélo et Micromobilité : alliés ou concurrents ?

La micromobilité se développe rapidement dans nos villes. Mais avec qui entre-t-elle en concurrence : le vélo, la voiture, les transports en commun ou la marche à pied ? Quelles sont les convergences avec le monde du vélo ? Sommes-nous des alliés naturels ou des concurrents sur l'espace public ? Le GRACQ devrait-il représenter le vélo au quotidien et la micromobilité ?

Qu'entend-on par micromobilité ?

La micromobilité reprend deux catégories de véhicules (art 2.15.2 du code de la route) :

1 Les engins de déplacement **non motorisés**, c'est-à-dire tout véhicule qui ne répond pas à la définition de cycle et qui est propulsé par la force musculaire de son ou de ses occupants et qui n'est pas pourvu d'un moteur : patins à roulette, rollers, trottinette, skateboard, monocycle, chaise roulante...

2 Les engins de déplacement **motorisés**, c'est-à-dire tout véhicule à moteur à une roue ou plus qui ne peut, par construction et par la seule puissance de son moteur, dépasser sur une route horizontale la vitesse de 25 km/h : trottinette électrique, Segway, chaise roulante électrique, scooter électrique pour personne à mobilité réduite...

En fonction de leur vitesse, qu'ils soient motorisés ou non, l'article 7 bis du code de la route assimile les utilisateurs de ces engins à des piétons ou à des cyclistes. Ainsi, lorsqu'ils ne circulent pas plus rapidement qu'à l'allure du pas, ils doivent suivre les règles d'application pour les piétons, sinon ils doivent suivre les règles des cyclistes.

Micromobilité : l'avis du secteur

> Vous sentez vous proche du monde du vélo ?

Un engin de déplacement (ED) navigue entre deux mondes, mais on est malgré tout plus proche des cyclistes que des piétons. En caricaturant, on pourrait aussi définir un ED comme un "cycle sans pédales", car les deux types d'engins se ressemblent sensiblement d'un point de vue technique, législation et conduite.

> Quid des accidents ?

On parle beaucoup des blessés en trottinette, et c'est une réalité, mais les chiffres cachent des différences entre les types d'engins et les usages. Par ailleurs, le suivi doit être amélioré, car ces accidents sont encore comptabilisés comme des accidents piétons pour l'instant. Les accidents s'expliquent par le cadre législatif favorable au développement rapide des ED en Belgique. À contrario, la France et l'Allemagne finalisent actuellement leurs législations, tandis qu'en Irlande et en Grande-Bretagne les engins motorisés de micromobilité sont encore interdits sur la voirie.

Ils ont aussi le statut d'usagers faibles sur la route qui les protège comme les cyclistes et les piétons en cas d'accident avec un véhicule motorisé, et sont dispensés de l'obligation d'assurance véhicule.

L'engin de déplacement de loin le plus courant est **la trottinette** et, avec un succès croissant, sa version électrique. Dans la suite de ce dossier nous nous concentrons d'ailleurs sur celles-ci comme alternatives les plus répandues, même si les adeptes du monorou (aussi appelé gyroroue), qui nécessite un certain apprentissage, considèrent ce dernier comme un mode de déplacement alternatif très compétitif.



> Et l'électrification ?

La plupart des ED vendus sont mécaniques (trottinettes, skateboards, rollers...). Cette confusion existe aussi dans le monde du vélo : malgré le boom des ventes des vélos à assistance électrique, les vélos mécaniques restent majoritaires. L'électrification des ED pose d'ailleurs les mêmes questions que celle des vélos : vitesse, cohabitation, effort physique moindre, batteries.

> Que pensez-vous des dérives du secteur ?

Attention de ne pas ramener la micromobilité au seul *free floating*. En comparaison, si on assimilait le vélo uniquement aux vélos en *libre-service* sans stations, que l'on abandonne sur les trottoirs ou à l'état d'épaves, son bilan écologique et social ne serait pas très positif. La technologie est ce que l'on en fait. Aucun secteur ne peut être réduit à ses dérives.

Il existe aussi dans tout nouveau marché des immaturités : faible qualité, obsolescence rapide, mésusages, manque de durabilité. Le secteur en est à ses débuts et des améliorations sont tout à fait possibles et souhaitables. Quand on est propriétaire de son ED, le bilan environnemental global est comparable à celui du vélo électrique : on en prend soin, on le répare, on s'équipe pour sa sécurité, on ne l'abandonne pas au milieu d'un trottoir.



Clément Magos
Micro Mobility Center
www.mimoc.org





> **Sommes-nous plutôt concurrents ou alliés ?**

Dans un espace public encore limité pour les modes doux, nous sommes malheureusement tous concurrents et en situation conflictuelle. On voit cela dans le piétonnier à Bruxelles : les frictions existaient entre piétons et cyclistes bien avant l'arrivée des ED. Cependant, il ne faut pas non plus occulter que nous avons un objectif commun : réduire la part modale de la voiture et l'espace qui lui est consacré. Doit-on dès lors se faire obstacle ?



Nous considérons que les ED sont complémentaires au vélo. Sur certains déplacements, le vélo est plus pratique/pertinent, tandis que sur d'autres, notamment en combinaison avec les transports en commun, les ED trouvent leur avantage compétitif. Par ailleurs, la micromobilité est aussi une porte d'entrée vers les modes doux pour des usagers qui n'étaient jusqu'alors pas sensibles au vélo (et qui pourraient le devenir par la suite).

Le secteur automobile et des grandes multinationales se sont déjà approprié la micromobilité. Il serait dommage que celle-ci ne soit pas aussi récupérée par les associations citoyennes de mobilité alternative. Les usagers de la micromobilité représentent un soutien significatif pour la défense d'une mobilité durable, douce et conviviale, pour peu que nous sachions faire converger nos luttes. ●

Quand on est propriétaire de son ED, on en prend soin, on le répare, on ne l'abandonne pas au milieu d'un trottoir.

Micromobilité : l'avis d'un expert environnemental

> **Qui sont les utilisateurs de trottinettes ?**

Bruxelles Mobilité a mené cet été une enquête sur l'utilisation des trottinettes électriques dans la capitale, personnelles ou partagées, avec un bon millier de répondants. Le profil des usagers est surtout urbain, masculin (2/3), jeune (25-34 ans), employé/cadre, éduqué (3/4 enseignement supérieur).

> **Pour quels types de déplacements ?**

Les déplacements sont assez variés : travail, loisirs, école... Ils se substituent essentiellement aux transports en commun (70 %) et à la marche à pied (44 %). Moins à la voiture/moto (26 %), au taxi (18 %) ou au vélo (20 %). Toutefois, ceux qui possèdent leur propre trottinette ont tendance à remplacer un peu plus de trajets en voiture (44 %). Ceci est cependant à comparer aux 50 % des trajets en voiture remplacés par les "speed pedelecs" (vélos électriques bridés à 45 km/h).

> **Quels sont les problèmes les plus fréquents mentionnés par les usagers ?**

En premier lieu revient la qualité du revêtement (trous, bosses, bordures, pavés...). En second lieu, la cohabitation automobile (insécurité, portières, vitesse...). Les principaux freins cités ensuite sont le comportement des autres usagers, le coût du système, les intempéries et le transport d'objets.

C'est pourquoi aussi les utilisateurs souhaitent à 88 % rouler sur des pistes cyclables !

> **Quid des accidents ?**

Parmi les accidents signalés par 13 % des répondants, la moitié n'a eu aucune conséquence physique. À 41 % c'est le mauvais état de la voirie qui en est déclaré responsable. À 22 % les intempéries. Il y a beaucoup de chutes isolées (69 % des cas). L'influence de l'alcool a aussi été relevée par les hôpitaux bruxellois...

> **Sommes-nous plutôt concurrents ou alliés ?**

À Bruxelles, Billy Bike (un opérateur de vélos électriques en *free-floating*) a constaté une croissance de ses locations suite à l'arrivée des trottinettes en libre-service. Un appel d'air est donc possible entre les deux mondes.

> **Est-ce que la micromobilité partagée est durable ?**

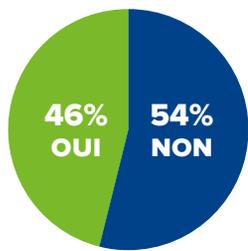
La moitié du bilan carbone des trottinettes électriques est dû à leur fabrication, l'autre moitié au rechargement nocturne (pour celles en *libre-service*). La durée de vie des trottinettes partagées et leur utilisation (km/jour) est donc essentielle pour calculer leur impact écologique. C'est pour cela que leur bilan actuel peut être très mauvais : un seul mois de durée de vie et des tournées de rechargement en camionnettes ≈ 200g CO₂/km !



Jonas Moerman
Ecoconso asbl
www.ecoconso.be

Les opérateurs travaillent à l'amélioration de leurs performances. Paris par exemple ne souhaite garder que trois opérateurs, avec un cahier des charges plus durable : entretien, rechargement en électricité verte... À Namur et à Liège, des vélos cargos participent aux tournées de rechargement. On peut aussi changer les batteries des trottinettes, sans les déplacer.

En conclusion, les ED apportent un plus à la mobilité. Et ce à un moindre coût financier et écologique que la voiture électrique, où on a plusieurs centaines de kilos de batteries à comparer aux quelques kilos de batteries des ED et des vélos électriques.



Combinaison avec d'autres moyens de transport

Il a été demandé aux usagers si de façon générale ils combinaient leurs trajets en trottinette à un ou plusieurs autres modes de déplacement. C'est le cas de 46% d'entre eux.

On reproche aussi aux trottinettes de trainer partout en ville. Mais on ne reproche pas cette occupation de l'espace... à la voiture. Quand une voiture se déplace à 50 km/h en ville, elle occupe 140 m² ! ●



Les trottinettes qui jonchent les trottoirs : une des dérives du free-floating.

Faut-il soutenir le développement de la micromobilité ?

Le monde du vélo n'a pas encore de position arrêtée vis-à-vis de la micromobilité. Lors du congrès Velo-City à Dublin en juin dernier, les associations cyclistes membres de l'ECF (Fédération européenne des cyclistes) ont échangé informellement à ce sujet. On relève trois courants de pensée par rapport à cette micromobilité.

Un courant positif, de soutien

On le rencontre dans les pays où la part des déplacements à vélo est très faible. Isolés, les cyclistes voient dans les usagers de la micromobilité des alliés pour réclamer les premiers aménagements cyclables. C'est le cas de la "Bike Coalition" de San Francisco, ou "Cyclist.ie" en Irlande, où les engins de déplacement motorisés sont toujours interdits sur la voirie. Une enquête publique nationale y est en cours et l'association vélo irlandaise soutient ouvertement leur légalisation.

Un courant négatif, de rejet

C'est dans les pays où le vélo est déjà bien présent dans l'espace public que l'on rencontre le plus de réticences à accueillir de nouveaux arrivants sur la voirie. Aux Pays-Bas et au Danemark, les attitudes vis-à-vis des nouveaux engins de mobilité sont plutôt négatives. Ils sont perçus comme des concurrents à l'intérieur d'un espace étroit déjà fort encombré par les cyclistes eux-mêmes. On y voit aussi des

bénéfices moindres pour la santé et une source d'accidents supplémentaires pour les cyclistes, amenés à partager les mêmes infrastructures.

Un courant neutre

Dans la majorité des pays où le vélo se développe, mais sans encore dominer l'espace public, on oscille entre les craintes concernant la santé, les accidents et l'encombrement de l'espace public par la micromobilité, et l'enthousiasme de décrocher de nouveaux alliés pour réclamer plus d'aménagements cyclables, de meilleurs revêtements et moins de pression automobile. ●

L. GOFFINET

Qu'en pense le GRACQ ?

Notre association a organisé à ce sujet une soirée débat le 5 novembre à Bruxelles. Le public présent a pu exprimer son degré de soutien à la micromobilité, après avoir entendu tous les experts. C'est la collaboration active sur les points de convergence entre vélo et micromobilité qui l'a emporté, de loin. Sans prendre de position formelle à ce stade, le GRACQ continue donc à suivre de près ce dossier et se montre ouvert à la collaboration avec toute forme de mobilité alternative et durable.

Selon vous, la position du Gracq par rapport à la micro-mobilité devrait être de ... ?

> Lutter contre son développement	0%
> Rester vigilant quant à son développement	14%
> Vivre sa vie sans s'en préoccuper	5%
> La soutenir sur les points de convergence	50%
> Représenter ses usager	32%