

# Ces trottinettes partagées... et vite jetées

L'ECHO - Benjamin Everaert - 09 avril 2019

<https://www.lecho.be/auteur/Benjamin-Everaert.865>

*Les trottinettes partagées sont vite jetées et obsolètes.  
Un défi écologique et économique majeur pour tous les nouveaux acteurs du secteur.*

Les trottinettes électriques partagées sont-elles un plus pour les villes d'aujourd'hui et pour l'écologie en tant que telle? La question se pose de plus en plus à mesure que les **Lime, Dott, Flash ou autres Tier** et consorts envahissent nos rues et nos trottoirs de manière plus ou moins ordonnée.

**En achetant des trottinettes en très grandes quantités, les acteurs du secteur peuvent diminuer le prix d'achat** ce qui est vu par certains comme un incitant à rapidement remplacer les trottinettes plutôt que de les réparer. Beaucoup soupçonnent en effet les opérateurs de **jeter purement et simplement ces trottinettes au moindre pépin**. Ce qui est difficilement vérifiable.

D'une manière générale, avec **des courses à quelques euros à chaque fois**, on pourrait se dire que ces trottinettes sont rentabilisées en deux/trois mouvements. Cet argument est balayé d'un revers de la main par le plus gros acteur du secteur à Bruxelles. *"La durabilité est un élément clé de notre modèle. On ne pourra être rentable que si la durée de vie est extrêmement longue"*, insiste **Benjamin Barnathan**, patron de Lime au Benelux. **Lime en est à la douzième version de sa trottinette** et à chacune de celle-ci, la société tente de l'améliorer et d'augmenter son espérance de vie. *"À Bruxelles, la durée de vie est d'ailleurs plus longue que dans d'autres villes européennes"*, ajoute Benjamin Barnathan.

Une étude de **McKinsey** va dans son sens. Elle a calculé que **la rentabilité d'une trottinette partagée électrique était atteinte après 114 jours**, à raison de 5 trajets par jour pour un prix d'achat à 400 dollars. Le cabinet se base sur les données publiques de la ville de **Louisville dans le Kentucky** pour arriver à cette conclusion. Le problème, c'est qu'ici, la durée de vie d'une trottinette électrique moyenne n'est que de 28 jours.

Vue en plein écran

Personne ne veut communiquer ouvertement sur cette durée de vie des trottinettes. Un acteur du secteur de la mobilité belge nous confirme néanmoins que la durée de vie de ces trottinettes oscille en effet entre 1 et 6 mois, ce qui pose clairement la question de la durabilité du modèle et qui n'est certainement pas un bon point au niveau de l'écologie.

Au-delà du business, il s'agira donc clairement de travailler à cette durée de vie, du côté des opérateurs comme du côté du législateur. On se rappelle que dans le vélo électrique, la question du vandalisme, et donc de la durée de vie des vélos, avait eu raison de plusieurs sociétés actives en Belgique. *"Si un acteur comme Lime a pu*

*lever des fonds, c'est justement grâce à cette nette amélioration depuis plusieurs années de la durée de vie des trottinettes",* explique pour sa part Benjamin Barnathan.

*Il y a un clair souci de durabilité des trottinettes.  
Elles sont à la base prévues pour les particuliers*

VALENTIN HAARSCHER  
CEO DE POPPY

*"Il y a un clair **souci de durabilité des trottinettes**. Elles sont à la base prévues pour les particuliers",* estime **Valentin Haarscher**, le CEO de Poppy. La société de **voitures et scooters partagés** envisage de mettre également des trottinettes dans ses flottes de véhicules. De quoi offrir, par exemple, des offres combinées permettant de prendre une trottinette pour aller jusqu'à sa voiture partagée. Poppy scrute donc intensivement le marché dans l'optique de trouver du matériel durable qui pourrait tenir au moins entre 6 mois et un an. *"L'essentiel de ce que l'on retrouve sur le marché est construit en Chine. En quelques mois, les modèles sont déjà bien meilleurs. À Bruxelles, Dott a par exemple un produit bien plus résistant",* indique Valentin Haarscher.

## Problème de jeunesse?

Pour lui, le problème est avant tout de jeunesse, car aucun opérateur n'a intérêt à avoir des mauvais produits. **Il faudra aussi à un moment donné privilégier des modèles réparables et non jetables.**

La question qui suit est de savoir ce qu'il arrive à ces trottinettes une fois qu'elles sont bonnes pour la casse. Une problématique qui traverse aussi le secteur. On sait que pour d'autres modes de transport, le taux de recyclage légal, et donc réel, est très élevé. **"95% de la trottinette sont recyclés. Lime est une entreprise zéro carbone et nous avons une filière de recyclage en Europe",** insiste son patron. Sa société communiquait en janvier avoir passé le cap des 40.000 utilisateurs. Trois mois plus tard, ils sont plus de 100.000 utilisateurs à Bruxelles. L'enjeu est de taille alors que les trottinettes des concurrents sont elles aussi de plus en plus visibles.

L'autre volet écologique de la trottinette est de savoir si elle remplace réellement des trajets effectués en voiture ou pas. Ça, même le patron de Lime avoue qu'il ne peut pas l'exclure pour une partie des trajets qui sont en moyenne de 1,3 kilomètre. Dans le cas du remplacement de trajets à pied ou en vélo classique par des trajets en trottinettes électriques, l'empreinte climatique est plus grande. Cela dit, à Bruxelles, les acteurs du secteur doivent recharger leurs trottinettes avec de l'énergie verte.

*On voit que les utilisateurs de Lime contribuent fortement à la diminution d'utilisation d'engins motorisés".*

BENJAMIN BARNATHAN  
CEO DE LIME AU BENELUX

*"On voit que les utilisateurs de Lime contribuent fortement à la diminution d'utilisation d'engins motorisés. Grâce aux trajets Lime, il y a moins de trajets en*

*véhicules et pour certains utilisateurs, ils les remplacent purement et simplement*", assure le patron de Lime. Il ajoute qu'au niveau mondial, **30 à 40% des trajets sont combinés avec des trajets en transport public**. De quoi amoindrir un peu la mauvaise image écologique de la "trottinette jetable" qui commence à poindre dans les discussions.