



INDUSTRIE

ENQUÊTE

Vérités sur la trottinette électrique



P.02

Après les éoliennes, la très large diffusion des « idéaux » écolos a un peu faussé l'évaluation de l'impact bénéfique de son représentant le plus emblématique : la trottinette électrique ! Avec des calculs qui tiennent plus de la première vue et de l'oubli de l'âge du capitaine - ou plutôt de nos vétérans -, et plus encore des « faux frais » et de la provenance des véhicules - donc du CO₂ à la production. Petite mise au point.

EDITO

Des modes doux, et civilisés...

Parmi les différents modes de transport alternatifs qui ont émergé ces dernières années, la trottinette (électrique ou pas) a connu un succès fulgurant, ta-



lonnant de près celui du vélo. Pour autant, de récentes études et différents sondages mettent

désormais en avant un certain nombre d'usages ou de mauvaises habitudes prises par des utilisateurs peu conscients de leur fragilité et de celle des autres usagers de la voirie. Plusieurs grands opérateurs, bien au fait de l'image négative véhiculée par ces comportements, tentent donc désormais d'éduquer ces mêmes utilisateurs, histoire de faire en sorte que le concept même de « mode doux » ne soit pas qu'un vain mot. Dans un registre proche, *Micro-Mobilités Magazine* a décidé d'enquêter dans ce numéro sur le bilan carbone réel de ces mêmes trottinettes (électriques cette fois), avec pour objectif simple de mieux comprendre comment se positionne réellement ce mode dans la chaîne de la transition écologique des transports, et aussi de bien saisir les progrès réalisés par les opérateurs et fabricants ces dernières années.

Pierre Cossard
Directeur de la rédaction

ENTREPRISE

VÉLO

La campagne de France du néerlandais Swapfiets



P.06

Démarrage simultané à Lyon, Nantes, Strasbourg, Toulouse, lundi 29 mars. Swapfiets, le loueur néerlandais de vélos à roue avant bleue - sa marque distinctive - poursuit sa « campagne de France » après Paris à la mi-septembre. « *Nous y avons beaucoup d'ambition* », souligne Benjamin de Terssac, « territory manager » pour l'Europe.

COLLECTIVITÉ

VÉLO

IDF : premiers tours de roues pour le RER Vélo



P.10

Le projet de RER Vélo en Ile-de-France, imaginé par le collectif vélo, est soutenu par la région, qui en assure la coordination, et co-construit avec les collectivités.



Mobilités Magazine n°47

Communautés de Communes : nouvelles AOM locales ?



INDUSTRIE

ENQUÊTE

Vérités sur la trottinette électrique

Après les éoliennes, la très large diffusion des « idéaux » écolos a un peu faussé l'évaluation de l'impact bénéfique de son représentant le plus emblématique : la trottinette électrique ! Avec des calculs qui tiennent plus de la première vue et de l'oubli de l'âge du capitaine - ou plutôt de nos vétérans -, et plus encore des « faux frais » et de la provenance des véhicules - donc du CO₂ à la production. Petite mise au point.

En France, l'énergie nécessaire au transport produit 2 millions de tonnes de CO₂ chaque année, qu'il vienne des gaz d'échappement de l'avion, du ferry, de l'auto, ou pour fournir l'énergie au train, à la voiture hybride ou au VAE. La trottinette n'échappe pas à cette rude règle. Même si sur le plan strict du dé-

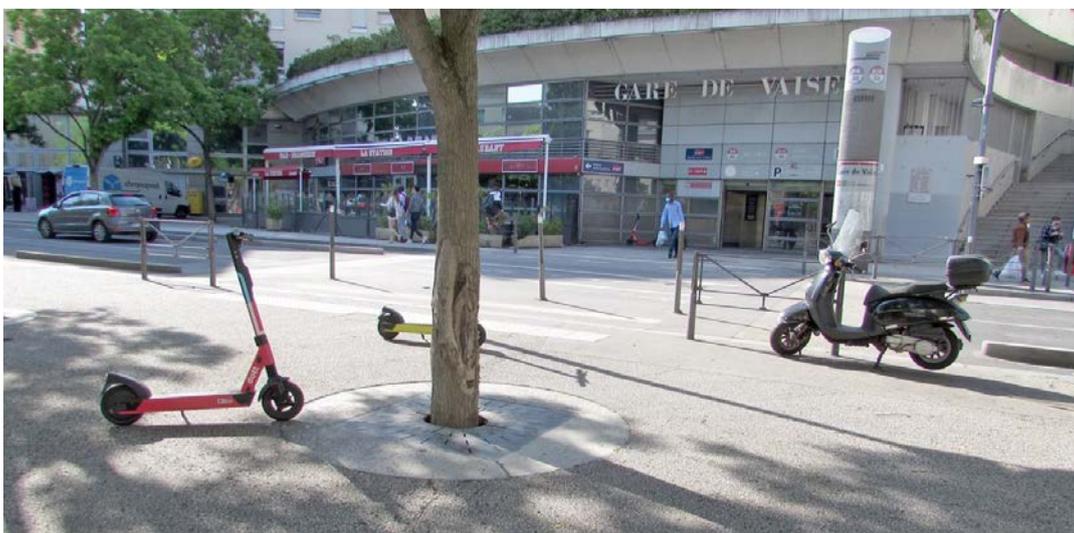
placement, on ne contestera pas qu'elle carbonise moins qu'un véhicule « thermique », même aux beaux jours du co-voiturage. Quoi que... Selon une étude minutieuse de l'Université de Caroline du Nord (publiée le 2 mars 2019), une trottinette alimentée par le réseau électrique français émet environ 150 g par km (202g de

CO₂ par mile parcouru, selon les chiffres de l'étude). C'est vrai, en Allemagne, ce serait 5 fois plus de CO₂, en raison des options énergétiques prises pour la production électrique. Cependant, toujours en France, un bus n'émet que 60g par passager et par kilomètre : presque 3 fois moins que la trottinette. Premier para-

doxe. Car ce ne sera pas le seul... Même si sur le plan strict du déplacement, on ne contestera pas qu'elle carbonise moins qu'un véhicule « thermique », même aux beaux jours du co-voiturage. Quoi que...

L'Empire du Milieu n'aime pas l'environnement

Sous perfusion du catéchisme de l'écologie militante, la plupart des évaluations relatives à la « mobilité douce » se cantonnent à la seule consommation énergétique (rechargement de la batterie, en l'occurrence) des divers véhicules étudiés. Elles se gardent bien d'examiner l'ensemble. Or, selon la durée de vie des engins étudiés, leur processus de production, ajouté au transport jusqu'à pied d'œuvre fait doubler au bas mot les effets et méfaits

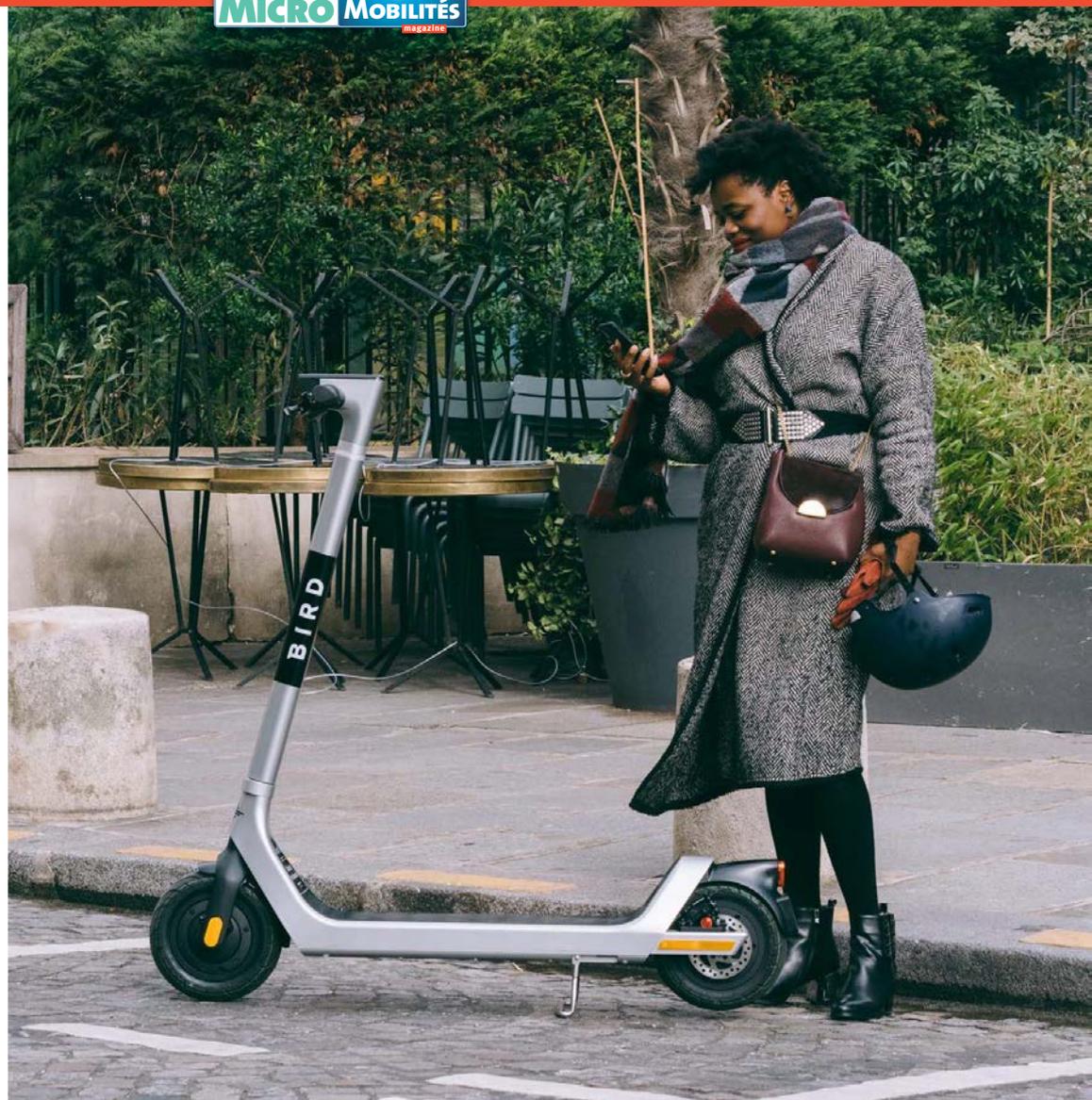


sur l'environnement. Pour être clair : moins un véhicule dure longtemps, plus son renouvellement sera fréquent ; soit une démultiplication de l'émission de CO₂ lors de la fabrication et du transport d'un nouvel exemplaire. Bien sûr, une trottinette consomme bien moins qu'une automobile (250 000 km en moyenne, avec un taux d'occupation d'1,4 passager) ou une motrice de TGV, mais son renouvellement est beaucoup plus fréquent. Rapporté au nombre de passagers (qui, nous le verrons plus loin, pèse aussi sur la durée de vie), une trottinette qui ne fait que 4000 km avant mise au rebut a, proportionnellement, un impact carbone à la production qui est loin d'être négligeable, sachant que ce kilométrage diminue encore lorsqu'on parle des flottes urbaines du free floating.

Car l'essentiel des véhicules, et en tout cas les pièces principales, sort des fabriques chinoises : caoutchouc, acier, aluminium, fibre de carbone, extraction des matières premières, production et usinage entraînent un nombre infini d'opérations polluantes, tempérées par les normes d'un pays qui, pour être l'Empire du Milieu, n'est pas pour autant champion de l'environnement !

Une écolo qui cache son double jeu

Dans une trottinette courante, rien n'est plus funeste que son ingrédient-clef : le lithium-ion de sa batterie. Sans même évoquer le coût humain difficilement acceptable des expropriations et de l'emploi des enfants - notamment dans les gisements du Congo -, l'extraction du lithium a un impact très lourd. Sa concentration, souvent dans le granit et les roches volcaniques, est très faible, son



extraction exige donc un immense déploiement d'énergie, et de CO₂. Pèse sur le cahier des lourdes charges l'éloignement des gisements. La Chine n'en possédant que 6% - qu'elle ne peut, évidemment, pas extraire d'un coup ! -, elle doit importer. Et ce de la lointaine Amérique du Sud qui, forte de l'Argentine, de la Bolivie et du Chili, détient plus de 60% des réserves.

Au transport des matières premières s'ajoute celui du produit fini : produit prêt à l'emploi ou en kit, pièces détachées et de recharge... Une fois tout ceci transféré en porte-containers (ou en avion?) de Shanghai à Hambourg, Marseille ou Bari, reste à le faire parvenir au détaillant ou au free floater, qui va l'exploiter dans telle ou telle ville. Une quantité

de CO₂ difficile à calculer, mais qui contribue au doublement de son impact carbone global.

Selon une étude accablante, chaque trottinette en free floating ne roulerait en moyenne qu'un kilomètre et demi par jour. C'est la logique du concept : pour convaincre le public, la trottinette en libre-service doit être, par définition, disponible, donc largement en surnombre... Notons les efforts accomplis par les applis, qui rationalisent la répartition sur le tissu urbain, et font donc baisser les effectifs. Ils baissent sur site. Pas dans le temps. On revient à la durée de vie : selon une autre étude américaine qui a fait beaucoup de bruit, une trottinette ne survivrait pas 3 mois au manque de soin et aux malveilles... quand 4 mois seraient

nécessaires à la rentabilisation.

La prise en charge de la mise en charge

Lime et Dott contredisent ces chiffres, avançant plutôt une survie de 9 à 12 mois. Chez certaines enseignes, cette existence éphémère serait d'ailleurs compensée par une résurrection bien dans l'air du temps, le reconditionnement : tout engin inapte est donc renvoyé à l'atelier, les pièces usées remplacées, non par des neuves, mais aux dépens... des exemplaires trop abimés pour être remis d'aplomb. Une méthode efficace empruntée aux escadrilles en temps de guerre !

L'esplanade ou le trottoir sont l'avant-scène du free floating. L'atelier est la coulisse. Ils sont placés en lointaine banlieue des



grandes cités. Pour les y emmener, il faut les embarquer dans des véhicules. Qui pour beaucoup marchent au diesel. Economie ! De plus, une trottinette ne part pour l'atelier que si elle est en panne : en l'absence de dispositif spécial, elle y passe souvent la nuit pour qu'on rebooste la batterie. Après les flottes de camions des débuts, une profession est apparue, en toute ubérisation, celle de juicer (de juice, « le jus », au sens de « courant électrique »). Aidé par les applis des free floaters, la mission du juicer consiste à ramasser des trottinettes dans son coffre (gare à l'œil du policier suspicieux !), l'emmener remettre la batterie en charge, avant de reposer l'engin avant 7 heures du matin. Un métier où il faut rouler beaucoup et vite, parfois en affrétant un vieux van Diesel pas trop cher et mal réglé, concurrence, paiement au lance-pierre et rentabilité obligent !

Le travail du juicer nous permet de revenir sur une autre question

de l'impact carbone de la trottinette : l'origine du courant pour recharger la batterie. L'émission de CO₂ pour un seul kW/h est d'environ 1 kg s'il vient d'une centrale à charbon, 700 g s'agissant de fuel et 400 g pour du gaz - mais 5 g pour le nucléaire qui, avec les barrages, permet à la France d'échapper aux 70-80% de dépendance aux énergies fossiles qu'avouent les autres pays. Lime prétend recharger ses véhicules en 100% renouvelable. A moins d'être autonome en assurant soi-même sa production solaire, par exemple (ce n'est pas le cas : Lime se ravitaille sur le réseau Planète Oui), cette apparence vertueuse est juste un sophisme publicitaire : la production « durable » n'est en effet qu'une ponction des uns sur la production totale destinée aux autres qui, spoliés de cette production « propre », doivent bien sûr faire l'appoint... avec le charbon ou le nucléaire. Petite parenthèse : subventionnée comme chacun sait

par un prélèvement sur les notes d'électricité, la production « durable » à la française crée une dépendance vicieuse : plus elle supplantera la production électrique classique, moins elle bénéficiera de subventions, et moins les coûts atteints deviendront supportables.

Un recyclage compliqué

Chaque batterie est prévue pour 500 cycles de charge, l'équivalent de 5 ans d'utilisation pour l'usage normal d'un particulier. Car en free floating, une batterie ne dure que 3 à 6 mois ! En 2020, 200 000 batteries de trottinettes auraient ainsi été mises au rebut - quatre fois plus que pour les vélos électriques. Faire « durer » la batterie ? Cela débouche sur des charges plus laborieuses et donc une production supplémentaire de CO₂. On s'en doute, à l'intérieur de leur coque plastique - avalé par la nature au bout d'un demi-millénaire -, elles contiennent de nombreux matériaux aussi peu re-

commandables : nickel, cobalt, manganèse... Le lithium ne comptant que pour 0,5%, quantité trop faible et isolement trop coûteux pour être envisageable. S'y ajoutent les cartes électroniques du BMS (Battery Management System), indispensables à prévenir surcharges, variations de tension, température intempestive... Elles aussi sont très polluantes.

Lime affirme recycler ses batteries à 80%. D'après la loi française, celles-ci sont considérées comme des DEEE (déchets d'équipements électriques et électroniques). A ce titre, c'est à ceux qui les mettent sur le marché que revient l'honneur d'organiser collecte, tri et recyclage. Un service auquel contribue la fameuse « éco-participation » instituée depuis 2005. Pour bénéficier du reversement de cette taxe, il faut cependant un agrément de l'Etat, comme celui des firmes Screlec et Ecologic qui gèrent les batteries de Smartphone et autres portables. Bonne nouvelle : depuis peu, ces firmes

performantes s'organisent pour recycler celles des trottinettes électriques qu'on ne parvient plus à reconditionner.

Le coût de l'imbécilité

La Screlec ramasse également les trottinettes abandonnées dans les bois ou jetées dans les fleuves. L'impact sur les cours d'eau est effarant lorsqu'on sait qu'en 2019, en un seul week-end, 109 trottinettes ont été renflouées dans la seule portion lyonnaise de la Saône. Quant à l'association Guppy, qui nettoie bénévolement la Seine, elle signale le renflouement de 20 à 60 trottinettes à chaque intervention.

Les conséquences du vandalisme et du vol pèsent eux aussi sur le renouvellement intempestif du parc et (avec les nouveaux modèles, renflouables si on n'intervient pas trop tard) la démultiplication des réparations, serait-ce celle de l'anti-voil. Sans avoir le côté volontaire du vandalisme,

l'utilisation à deux n'est que le fait de l'avarice. Malgré la récente législation qui l'interdit, elle est fréquente chez l'adepte du free floating : un facteur d'usure et de casse. Enfin, aux franges du vol, la dissimulation (afin de garder une trottinette disponible pour soi) enfle lui aussi le ratio véhicules/consommateurs, et donc le nombre des importations.

Report modal et mobilité induite

L'idée la plus largement admise, c'est que la trottinette a remplacé d'autres moyens de transport, moins écolos. Sûr que si son succès met en retrait la voiture, elle est bénéfique. Or ce n'est pas tout-à-fait cela. Une étude française, toujours de 2019, a montré que le « report modal » par rapport à l'automobile n'était que de 7% - automobile qui, de toute façon, est notablement passée dans le même temps à l'électrique ! Le petit drame de la trottinette, c'est

qu'elle a plutôt tendance à remplacer... la marche. Il y a aussi la fameuse « mobilité induite » : nombre de déplacements en trottinette n'auraient tout bonnement pas été effectués si la trottinette n'avait pas existé. Une source modeste de CO₂, mais CO₂ quand même !

Et les transports en commun ? A l'heure de l'interdiction des cars et de la chasse aux véhicules thermiques, certains forcenés de l'écologie suggèrent de miser exclusivement sur la trottinette. « Détail » régulièrement oublié, c'est que la trottinette est boudée par une population ayant dépassé 50 ans. Et puis, ce n'est pas parce que les bus et les métros se vident qu'ils ne tournent plus - même si une rame ou un bus avec moins d'usagers consomme un peu moins. Quand bien même ! En cas de succès phénoménal des micro-mobilités, une baisse du trafic des transports en commun pourrait avoir un effet rétroactif : la desserte devenant moins fréquente et donc moins pratique, les usagers pourraient bien se tourner vers la voiture individuelle ou le taxi.

Au bon plaisir des juicers...

Alors, comment améliorer ce bilan plus mitigé que prévu ? D'abord, en favorisant l'acquisition de la trottinette individuelle : mieux traitée qu'un véhicule d'emprunt (du moins en France), elle a une plus grande durée de vie, n'a pas besoin de ramassage, séjourne plus souvent au chaud (plus

grande durée de vie des batteries), et est donc moins souvent volée. L'acquisition d'une trottinette personnelle réduit donc le parc des « trottinettes partagées », et donc le poids de sa production catastrophique en Asie et de son expédition en Europe.

Même si la trottinette 100% UE ou 100% française est un leurre, il n'est pas interdit d'espérer une relocalisation de la production, plus propre, comme il est arrivé au vélo et au VAE (voir notre numéro de mars), les importations se limitant à quelques pièces non rentables pour une production européenne.

Indépendamment de cela, le free floating a tout à gagner dans une réduction d'un parc coûteux. On peut l'envisager avec des applis plus performantes pour le client, une gestion plus fine, des véhicules plus solides, plus lourds (moins facilement jetés à la Seine ou dans les calanques), moins vulnérables et mieux repérables face aux malandrins. La recharge ou le changement des batteries in situ limiterait le ballet des véhicules collecteurs et des juicers. Enfin, une législation plus libérale en matière de voirie (voir notre numéro de mars) pourrait priver les raccourcis, les trajets ayant tendance à rallonger voire doubler avec les interdictions et obligations - trottoirs, voirie, voies réservées. La trottinette n'est pas aussi écolo que prévu, mais elle n'a pas dit son dernier mot ! ●

Dominique de La Tour





ENTREPRISE

VÉLO

La campagne de France du néerlandais Swapfiets

Démarrage simultané à Lyon, Nantes, Strasbourg, Toulouse, lundi 29 mars. Swapfiets, le loueur néerlandais de vélos à roue avant bleue - sa marque distinctive - poursuit sa « campagne de France » après Paris à la mi-septembre. « Nous y avons beaucoup d'ambition », souligne Benjamin de Terssac, « territory manager » pour l'Europe.

Dans chaque nouvelle ville, une boutique en plein centre (à Lyon, dans l'ex-showroom de Tesla), un atelier-entrepôt en banlieue où stocker un millier de vélos environ, 3 à 5 employés à plein temps, du marketing : l'investissement est chaque fois, au départ, de « quelques centaines de milliers d'euros ». Et doit se traduire par 500 clients d'ici la fin de l'année.

Profiter de la pénurie de vélos en magasins

« Nous choisissons nos implantations en fonction de leur équipement en infrastructures pour les vélos, du niveau de pratique du vélo à travers ce qu'elle représente dans les déplacements

et le nombre d'étudiants. Nantes et Strasbourg sont à peu près dans la même situation, avec 300 000 habitants environ. Lyon est une grande ville étudiante ! ». Swapfiets est optimiste. Elle estime avoir connu le succès à Paris avec 1000 abonnés déjà en dépit du confinement et de l'hiver ! Le loueur néerlandais va sans doute profiter de la pénurie de vélos en magasin. « A Nantes, les seuls vélos qui ne soient pas en rupture de stocks sont néerlandais, comme ceux de la marque Holland Bikes », fait remarquer Annie-Claude Thiolat, présidente de l'association locale de cyclistes, Place au vélo. Swapfiets s'abreuve à ce privilège bataue. Elle affiche un stock de

80 000 vélos. C'est que depuis 2018, elle a été rachetée par le fabricant de cycles Pon qui a

tenté en vain, l'an dernier, de racheter Accell, son grand concurrent aux Pays-Bas. Swapfiets peut



Le scooter électrique Niu, chinois, à 119,50 € par mois, fait partie des nouveautés de Swapfiets. Avec jante bleue...

compter sur des chaînes de montage industrielles. Pon est aussi un constructeur d'engins de chantiers. Ainsi que, par ailleurs, l'importateur de VW et Audi aux Pays-Bas.

75 € par mois le VAE contre 30€ auprès de JCDecaux

En France, Swapfiets compte donc sur les qualités des vélos hollandais : confort et praticité. Mais son principal argument réside dans son offre commerciale. De l'abonnement pur et dur, celui de l'ère numérique. Au bout du smartphone, un vélo classique (7 vitesses dans le moyeu et rétro-pédalage) mais surtout de l'électrique : vélo, trottinette et le scooter du chinois Niu, une nouveauté. Avec l'abonnement arrivent la livraison à domicile en 48 heures, l'assurance-voil, la réparation immédiate, même à domicile, ou le remplacement instantané quand il faut emporter l'engin se faire réparer à l'atelier. A des tarifs qui,



1000 abonnés depuis la mi-septembre à Paris, le loueur néerlandais en espère 500 d'ici la fin de l'année dans chacune des quatre villes françaises.

à la différence des locations proposées jusqu'ici dans la plupart des grandes villes, ne sont pas subventionnés.

A Nantes, Swapfiets loue un vélo classique, 16,90 € ou 19,90 € par mois (1 € de moins pour les étu-

dants) contre à peine plus 20 € par mois chez JCDecaux. Mais le vélo électrique est loué beaucoup plus cher : 75 € par mois (le scooter 119,50 €) alors qu'il est disponible pour 30 € par mois sur 9 mois auprès de JCDecaux.

Après 12 ans de présence à Nantes, JCDecaux, compte 26 000 abonnés à ses vélos en libre-service et 2200 pour la location de moyenne et longue durée. « L'offre privée peut apporter une palette de services plus étendue, séduire plus d'utilisateurs potentiels, même si ses tarifs sont généralement plus élevés », parie Nantes Métropole qui ne peut, par ailleurs, que laisser faire.

Offre « libre »

Loué, l'engin Swapfiets devient celui, privé, de son détenteur. Pas besoin d'autorisation d'utilisation de l'espace ou d'équipement public à quémander aux autorités. Ce qui n'empêche pas les contacts. Benjamin de Terssac a passé la journée du mardi 30 mars en compagnie d'Alain Jund, le vice-président en charge des mobilités, des déplacements et de la politique cyclable à Strasbourg. Il rencontre les élus de Lyon la semaine d'après Pâques, ceux de Toulouse la suivante. Au menu de leurs discussions, la complé-



Benjamin de Terssac, « territory manager » en Europe.



© Source Swapfiets

mentarité - et non pas l'affrontement - avec les offres locales existantes.

Car l'offre de vélos loués manque généralement au-delà des centres-villes. « Elle compte beaucoup pour que les gens se mettent au vélo et en fasse de plus en plus », souligne Annie-Claude Thiolat. La réponse de Swapfiets correspond à l'acteur privé qu'il est. « Nous acceptons des clients situés, au départ, dans un périmètre limité. Que nous étendons à mesure que leur nombre grossit ». Swapfiets s'est implantée à Milan en même temps que Paris et a enchaîné par Londres au début de l'année. Après les Pays-Bas où elle est née en 2014, Swapfiets s'est installée en Belgique, au Danemark, en Allemagne. Ce sera bientôt Vienne et Barcelone. Elle compte 220 000 abonnés dans une soixantaine de villes. De plus en plus petite. En Belgique, elle est installée à Bruxelles, Anvers, Gand, Louvain et Mechelen, 78 000 habitants. ●

Des périmètres d'action au départ limités aux centres-villes.

Hubert Heulot



Retrouvez tous les hors-série thématiques sur mobilitismagazine.com

COLLECTIVITÉ VÉLO

Veligo : le triporteur vient d'arriver

Depuis début mars, les pistes cyclables du réseau francilien se sont enrichies de la présence de plusieurs nouveaux modèles de vélos à assistance électrique (VAE) proposés par Veligo Location, le service de location longue durée de vélos à assistance électrique (VAE) d'Ile-de-France Mobilités. Le triporteur a fait son apparition le 3 mars, suivi du biporteur (moins

large que le précédent, mais avec la même capacité d'emport que le précédent : deux enfants ou 60 kg). Ces deux VAE seront complétés en mai prochain d'un vélo dit ralongé, qui bénéficie d'une petite caisse à l'avant d'une capacité de 8kg et peut donc, lui aussi, permettre le transport de deux enfants. Ces trois modèles sont disponibles à la souscription. ● Pierre Cossard



COLLECTIVITÉ VÉLO

Reims : Zébullo passe le cap des 3400 inscrits



Avec ses 120 vélos et ses 16 stations permettant de couvrir l'agglomération de Reims, le vélo libre-service Zébullo, installé en juin 2019, a gagné sa place dans la politique de déplacement de la collectivité. Selon Ecovelo, le fournisseur nantais de la solution, le service compte à ce jour plus de 3 400 inscrits, avec une moyenne de 340 trajets par mois sur la fin d'année 2020, malgré une période

compliquée que ce soit vis-à-vis du climat, du recours massif au télétravail ou du couvre-feu. Plus de 500 locations avaient été enregistrées pour le seul mois d'août dernier, en période de reprise d'activité, un record pour la ville aux vélos bleus. Aujourd'hui, sur les 14 stations de la ville de Reims, trois d'entre elles concentrent plus de 42% de la fréquentation du service. ● Pierre Cossard

COLLECTIVITÉ VÉLO

L'île de la Réunion s'équipe en vélos électriques

900 vélos à assistance électriques ont été commandés à l'UGAP par la Communauté d'agglomération des villes solidaires de la Côte Est de l'île de la Réunion. La Communauté intercommunale des villes solidaires de la Côte Est (CIVIS) s'est équipée de 900 vélos à assistance électriques commandés

auprès de l'UGAP, la centrale d'achat public. Cette collectivité qui regroupe six communes, dont Saint-Pierre, compte plus de 180 000 habitants. Cet achat vise à convaincre ses administrés de tester un nouveau mode de déplacement, en complémentarité (ou non) de l'offre de mobilité existante. Ces vélos ont été fabriqués



par l'entreprise vendéenne Arcades Cycles. Ils rejoindront progressivement le parc de VAE, vélos classiques et trottinette, mis à la disposition des habitants de la CIVIS en location longue durée.

Par ailleurs, la Communauté d'agglomération du Territoire de la Côte Ouest (TCO) a également passée une commande de 125 vélos à l'UGAP. ●

Christine Cabiron

IDF : premiers tours de roues pour le RER Vélo

Le projet de RER Vélo en Ile-de-France, imaginé par le collectif vélo, est soutenu par la région, qui en assure la coordination, et co-construit avec les collectivités. Stéphane Beudet, vice-président chargé de la Stratégie institutionnelle, des Transports et des Mobilités durables, et Louis Belenfant, directeur du Collectif Vélo Île-de-France, ont présidé le comité qui a validé le 24 mars 2021 le cahier des charges du RER Vélo. La rédaction de ce cahier des charges se fera avec les collectivités partenaires et l'appui tech-

nique du CEREMA, il s'appliquera aux aménagements du RER Vélo, en débutant par cinq axes cyclables prioritaires. Il sera là pour garantir l'homogénéité et la qualité des aménagements pour les principaux tracés, et devrait, à terme, permettre d'obtenir un haut niveau de services pour les usagers. Les prescriptions du cahier des charges portent notamment sur la création de tracés directs, la sécurité et le confort d'usage des cyclistes, le choix de revêtements, la bonne lisibilité de l'identité visuelle et un jalonnement efficace. ● PC



Bird mise sur l'Europe, et la France



Bird, acteur de la micro-mobilité, a révélé le 16 mars 2021 son ambition de doubler sa présence en Europe avec 50 nouvelles villes - dont une douzaine en France - en investissant 125 M€ en 2021. Pour mettre en œuvre cette stratégie, l'entreprise a lancé son programme « Territoires et Mobilités » qui, selon elle, lui permettrait d'être « le seul opérateur capable d'opérer dans des villes de toutes tailles ». Ce programme « Territoires et Mobilités » repose sur trois piliers : un ancrage territorial fort, l'innovation et le respect de l'environnement. ● PC

Le groupe Veolia choisit Zenride pour ses salariés

Zenride, service intégré et digitalisé de location de vélo de fonction, a décroché le 29 mars 2021 un contrat Cadre avec le groupe Veolia. Le service prévoit la possibilité d'une mise à disposition d'un vélo de fonction pour chaque salarié et une prise en charge à hauteur de 70% du coût de ce service par l'employeur. Les salariés du siège du Groupe Veolia ont été les premiers à se convertir au vélo de fonction en ayant recours à la solution déployée par Zenride. Grâce à ce contrat Cadre, toutes les autres entités françaises



du groupe Veolia pourront progressivement bénéficier de cet accès facilité à une mobilité douce, de manière économique. Concrètement, le salarié paie entre 15 et 25 €/mois, en fonction du type

de vélo choisi (pliant, classique ou électrique). Le vélo mis à disposition par Zenride pourra être utilisé dans le cadre des déplacements professionnels comme personnels. ● Pierre Cossard

NOUVEAU Abonnement 2 ans
 Mobilités Magazine - 22 numéros + 8 hors-série
 Gagnez 2 numéros

Velco veut connecter les vélos

Velco, start-up de la « velotech » qui accompagne déjà les acteurs majeurs de la mobilité urbaine en France, accélère sa croissance dans l'Hexagone et s'attaque au marché européen de la mobilité urbaine en levant 5 M€. L'opération est réalisée auprès des nouveaux Investisseurs Banque des Territoires, le fonds belge à impact Inventures Investment Partners ainsi qu'auprès des Investisseurs historiques Go Capital, Pays de la Loire Participations, animé par Siparex et de family offices. La solution connectée Velco,



notamment appliquée en Ile-de-France aux vélos Véligo, connecte tous les types de deux-roues en milieu urbain en France et à l'échelle européenne. La start-up travaille sur la base de deux solutions :

➔ **Velco Fleet** : pour que les exploitants puissent optimiser la gestion de leurs flottes et générer des données à forte valeur ajoutée pour les collectivités et les gestionnaires de flottes,

➔ **Velco OEM** : pour que les marques puissent accélérer leurs ventes et fidéliser leurs utilisateurs par le service. La levée de fonds réalisée par Velco devrait lui permettre de déployer sa solution connectée à destination de la mobilité urbaine en France et en Europe et de conduire les différentes évolutions technologiques prévues. ●

Pierre Cossard

Smooove et Zoov s'unissent

Smoove, un des leaders du marché du vélo en libre-service (VLS) et Zoov, qui a su devenir une référence technologique du vélo électrique en libre-service ont annoncé le 31 mars 2021 leur rapprochement.

Créée en 2008, Smoove est une société française pionnière dans la conception et la fourniture de systèmes de vélos en libre-service. Elle a déployé plus de 50 000 vélos électriques et mécaniques dans 23 villes à travers le monde dont Moscou, Vancouver, Helsinki, Lima et Paris, au sein du consortium Smouengo.

Zoov, créé en 2017, s'est imposé comme une référence technologique du vélo électrique en libre-service grâce à des vélos électriques connectés, performants et durables, et au modèle de station de recharge le plus compact et le plus léger au monde. Smoove et Zoov sont déjà à même de proposer des systèmes en libre-service connectés, avec ou sans station, ces deux modes pouvant cohabiter de manière parfaitement fluide sur un même territoire. De nouvelles offres s'appuyant sur l'expertise des deux entités seraient par ailleurs en cours de développement afin de répondre à la multiplicité des usages du vélo électrique. Elles devraient être dévoilées dans le courant de l'année 2021. ●

Pierre Cossard

RED-WILL, nouveau service de vélos électriques



RED-WILL, qui a été lancé dans l'ouest parisien début avril, est un service premium de vélos électriques par abonnement, avec un package de services clés en main et sans engagement. L'abonnement mensuel, qui se contracte en ligne, permet d'avoir son propre vélo électrique haut de gamme, d'une valeur de 2500€, assemblé en France, au cœur de la Vendée, toujours en parfait état. Destiné à un usage urbain, ce vélo électrique allie confort et sécurité. Une fois l'abonnement validé, l'opérateur prend contact avec l'utilisateur pour organiser la livraison de son vélo gra-

tuitement sous 48 heures, à domicile, sur son lieu de travail ou à tout autre endroit dans la zone de couverture du service. Le vélo est livré avec tous les équipements nécessaires : double anti-vol, panier avant, béquille et pompe à vélo. Des accessoires supplémentaires comme un siège bébé, une sacoche ou un chargeur supplémentaire sont également proposés à la location. En cas de besoin de réparation, RED-WILL s'occupe de tout, le vélo est remplacé ou réparé dans les 24h. L'abonné est assuré d'avoir à tout moment un vélo en parfait état de marche. ●

Pierre Cossard

Paris La Défense : en mai, fais du vélo !

Afin de promouvoir les mobilités douces au sein du quartier d'affaires, Paris La Défense et Mobility Makers organiseront, du 4 au 28 mai prochains, plusieurs animations pour encourager la bonne pratique du vélo. Cette initiative vise à démocratiser et promouvoir la pratique du vélo, sous toutes ses formes dans un quartier d'affaires qui reçoit chaque jour quelque 180 000 salariés, dont 36% habitent à moins de 30 mn en vélo. Le programme prévoit :

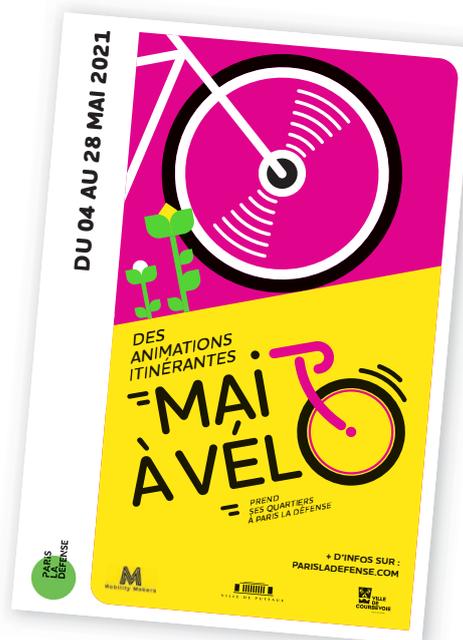
- ➔ **Des challenges sportifs et des challenges entreprises** : des

équipes s'affronteront sur une simulation de piste cyclable.

- ➔ **Diagnostic/Reparation** : le public pourra, gratuitement, bénéficier de diagnostics vélo et de petites réparations, gonflement de pneus...

- ➔ **Marquage/sécurité routière** : le public aura la possibilité de faire marquer son vélo.

- ➔ **Cargo bike informatif** : un point info pour se renseigner sur les différents dispositifs tels que l'aide à l'achat ou à la location de vélo, le forfait mobilité, le vélo de fonction... ● **Pierre Cossard**



MOBILITÉS magazine

Publier vos appels d'offres au tarif le plus compétitif du marché est désormais possible !

Informez tous les opérateurs du transport public de la nature de vos besoins devient une réalité avec Mobilités Magazine !



Faites le bon choix ! avec Mobilités Magazine !

Obtenez dès maintenant nos tarifs, conditions techniques et un devis rapide en nous contactant à l'adresse suivante :

mobilites.mag@gmail.com

Toute l'équipe commerciale de Mobilités Magazine est à votre écoute pour adapter vos moyens à vos besoins !

Pour anticiper l'avenir, vous pouvez,

acheter une boule de cristal à 172€



Ou pour le même prix,

vous abonner à Mobilités Magazine

qui vous accompagnera tout au long de l'année

Bulletin d'abonnement

Je m'abonne à Mobilités Magazine, et je bénéficie pendant un an de 11 numéros+ 4 numéros hors-série de la revue

France Métropolitaine 172€

Outremer et étranger 202€

Je joins mon règlement

par chèque à l'ordre de **TG PRESS**

par carte bancaire (sauf American express)

n° : _____

expire fin : _____

cryptogramme n° : _____

3 derniers chiffres figurant au dos de votre carte (barette 3 cases)



Date et signature obligatoires

Je règle par mandat administratif à réception de facture et je joins un bon de commande

Je souhaite recevoir une facture en retour au nom de _____
A l'adresse : _____

Mes coordonnées : Mme Mlle M.

Nom : _____ Prénom : _____

Société : _____

Adresse : professionnelle personnelle
(recommandé, afin de vous assurer une meilleure réception)

Code postal : _____ ville : _____

Pays : _____

Fonction : _____

Tél. : professionnel personnel _____

Email : _____

Siret : _____ TVA intra. : _____

Retournez ce bulletin par courrier à

Mobilités Magazine, 9 rue du Gué - 92500 Rueil Malmaison
mobilitésmagazine.com