

Trottinettes, vélos en libre-service... la SNCF veut profiter de leur succès

La startup Fluctuo, spécialisée dans la collecte et le traitement de données des services de mobilité partagée, vient de dévoiler son premier baromètre sur la mobilité douce en France. Les trottinettes et les vélos en libre service dominant clairement le marché.

Temps de lecture : minute

20 octobre 2020

Dans son premier baromètre sur les mobilités douces, Fluctuo et ses partenaires ([Dott](#), [Tier](#), [Smooove](#), [Smovengo](#), [Cityscoot](#)) ont mesuré l'activité des services de vélos, voitures, trottinettes et des scooters en libre-service (free floating) mais aussi en stationnement sur des places définies. Pour mener cette étude, la startup a utilisé les données des acteurs du secteur, les flux open data ainsi que les données des applications mobiles concernant les 40 première villes françaises (comptabilisant toutes plus de 100 000 habitants).

Malgré un épisode de confinement et le maintien du télétravail dans certaines entreprises, les opérateurs de mobilité douce partenaires du baromètre affichent un certain optimisme concernant l'avenir.

Les trottinettes investissent rapidement les grandes villes

Le premier constat apporté par le baromètre est l'intérêt porté par les grandes villes (plus de 100 000 habitants) pour les mobilités douces. Elles sont, en effet, 85% à proposer au moins un service de ce type sur leur territoire. Mais on note tout de même une répartition géographique très inégale avec 13 services à Paris, 12 à Bordeaux ou encore 6 à Lyon. Présent depuis plus de 10 ans à Paris et à Lyon, les vélos en stations s'imposent comme le mode de transport le plus proposé, dans 70% des villes interrogées plus précisément.

Cette force de frappe se traduit aussi dans le nombre de véhicules mis à disposition des usagers. Sur les 70 000 déployés dans les 40 plus grosses villes françaises, 39 000 correspondent à des vélos en stations et 18 000 à des trottinettes. Un chiffre d'autant plus étonnant que ces dernières ne sont arrivées sur notre territoire qu'en 2018. En deux ans, elles ont déjà réussi à s'imposer dans l'espace urbain. Cette croissance exponentielle, notamment en free floating, a d'ailleurs suscité de vives critiques de la part des particuliers comme des

municipalités. Pour mettre fin à ce capharnaüm, les grands agglomérations de Paris, Lyon et Grenoble ont d'ailleurs décidé de limiter le nombre d'opérateurs autorisés à être présents sur leur territoire, soumettant ces derniers à une certaine compétition. "*Le free floating n'a pas d'avenir*" ont d'ailleurs déclaré Benoît Yameundjeu, CEO de Smoove et Matthieu Faure, directeur marketing et de la communication de Dott, qui appellent à inventer "*d'autres modèles plus hybrides*".

Des usages très différents

Rien qu'en septembre, plus de 10 millions de trajets ont été réalisés via ces modes de transport doux au sein des 40 plus grosses villes françaises. En réalité, on note deux types d'usage très distincts. Les vélos et les scooters affichent une courbe relativement semblable en semaine avec des pics le matin et le soir aux heures de pointe. Ils sont ainsi majoritairement utilisés pour se rendre sur son lieu de travail. Les scooters ne sont quasiment pas utilisés le week-end et le soir après 21 heures.



À lire aussi

Le marché des trottinettes pourrait peser 40 à 50 milliards d'euros en 2025

Les trottinettes électriques sont davantage utilisées "*dans une optique de loisir, pour aller au cinéma ou se rendre chez des amis*", analyse Julien Chamussy, CEO de Fluctuo. La différence

entre ces deux modes de transport s'explique notamment par "*le modèle d'abonnement illimité du vélo qui facilite son usage contrairement à la trottinette qui nécessite de payer, à la fois pour débloquer l'engin et l'utiliser*".

On observe une certaine dichotomie concernant l'usage des voitures avec un usage professionnel en semaine pour se rendre sur son lieu de travail (avec des pics matin et soir) et une importante utilisation le samedi (20% de l'activité) pour aller faire des courses notamment.

Un système en pleine structuration auquel la SNCF veut prendre part

Si des doutes avaient pu être émis lors de leur arrivée sur le territoire, "*les mobilités douces ont réussi à s'imposer comme un transport de masse*", estime Matthieu Faure (Dott). Mais si certaines entreprises réussissent à sortir du lot, le marché est loin d'être structuré et stable. "*De nouveaux acteurs arrivent, disparaissent et reviennent sous d'autres noms comme les vélos Jump, rachetés par Uber en 2018 et revendus en juin dernier à Lime*", ajoute Julien Chamussy. Pour prouver la difficulté à trouver sa place, rappelons que Bolt a quitté Paris quelques semaines après avoir déployé des vélos électriques en libre-service.

Le groupe SNCF n'a-t-il pas raté une miette de l'ascension de ces, plus ou moins nouveaux, modes de transport qu'il vient d'intégrer à son application de mobilité multimodale, l'Assistant, lancée en juin 2019. À l'époque déjà, l'intention du géant ferroviaire était claire : développer une plateforme permettant de payer tous ses transports en seul endroit et concurrencer les acteurs du secteur, notamment Uber. Au cours des derniers mois, le géant ferroviaire a déjà intégré des taxis et des VTC comme Karhoo et du covoiturage avec Karos et BlaBlaLines. En juin dernier, c'est Uber qui rejoignait sa plateforme contre toute attente avant l'introduction des trottinettes et des vélos. "*Ces acteurs bénéficient ainsi d'une meilleure visibilité*", explique Jean-Baptiste Goujon, directeur de l'Assistant SNCF qui refuse néanmoins d'indiquer le pourcentage pris par la SNCF sur les opérations réalisées. Le groupe ferroviaire y voit l'opportunité de proposer à ses usagers une solution tout en un pour faciliter les déplacements et la continuité des voyages via les périphéries ou les centres et palier à d'éventuels problèmes sur les lignes de train, le RER, le TER ou encore le métro.

Ces accords cachent néanmoins une certaine difficulté à fédérer réellement les entreprises de taxis et de VTC sur l'application. Seule Kahroo accepte que les courses commandées y soient directement payées. Pour les autres opérateurs, la SNCF permet seulement un renvoi sur leur site. Si l'Assistant continue sur sa lancée, 16 millions de téléchargements uniques réalisés en un an et demi, les partenaires pourraient peut-être revoir leur positionnement.