

Ça roule pour les trottinettes !

Avec 354 000 km parcourus en trois mois, les trottinettes électriques rencontrent un véritable succès. Pas sans danger

A deux secondes près, c'était l'accident, le choc. Le crash évité de justesse avec une trottinette électrique sur ce trottoir du boulevard Chave (5^e). Yves s'en sortira avec une grosse frayeur. Sans oublier d'adresser une flopée d'insultes à l'encontre de cet usager de deux roues pas très prudent. À vue d'œil, les 5 km/h tolérés sur cette portion de la chaussée étaient largement dépassés. L'illustration de la nouvelle crainte du piéton marseillais : se prendre une trottinette. La démonstration aussi du succès fou rencontré par ce nouvel usage.

En visite samedi dernier à Marseille, les deux fondateurs américains de la société Lime - pionnière de la trottinette électrique en libre-service sans attache fixe - ont présenté à la Ville les chiffres des trois premiers mois d'exploitation. Au 22 mars, 354 000 km avaient été parcourus dans les rues de la ville par quelque 48 000 usagers. "C'est au-delà de leurs espé-



Marseille fait partie du top 10 mondial des villes où les trottinettes de la société américaine Lime ont le plus de succès. / PHOTO NICOLAS VALLAURI

cette possibilité de déplacement que je trouve très moderne", souligne Jean-Luc Ricca. Le regard surveillant, le conseiller municipal en charge de la circulation a alors imposé à la société américaine Lime une charte de bonne conduite. Port du casque, respect du Code de la route ou encore détention obligatoire du permis de conduire, autant de consignes rappelées à l'usager. Sans que ce ne soit vraiment respecté (voir ci-dessous).

En revanche, là où l'élu a été intrusif, c'est sur le déploiement et la gestion du dispositif. La première convention signée entre la Ville et la société limitait à 500 le nombre de trottinettes réparties sur un périmètre limité au centre-ville. Les personnes en charge du ramassage et de l'alimentation électrique devaient être embauchées en CDI. Contrat respecté.

En récompense, Jean-Luc Ricca a prolongé la convention jusqu'au 20 août prochain. Une prolongation synonyme de montée en puissance. Lime a désormais la possibilité de mettre chaque jour en service 2 500 trottinettes. D'ici à mai, un nouvel opérateur va lui aussi débarquer. "Mais ce ne sera pas l'anarchie comme à Madrid avec 18 enseignes de trottinettes", comment Jean-Luc Ricca. À terme, il souhaite lancer un appel d'offres limitant à trois le nombre d'opérateurs avec un nombre maximum de 8 000 trottinettes dans la ville. De quoi encore donner encore quelques frayeurs à Yves sur le boulevard Chave.

Éric MIGUET

Jusqu'à 2500 trottinettes déployées par jour.

rances", comment l'élu en charge de la circulation, Jean-Luc Ricca pas peu fier d'être dans le top 10 mondial des villes les plus actives en la matière. Reste que derrière les chiffres, "la cohabitation avec les piétons est difficile", reconnaît Sébastien Barles du Syndicat des poussettes enrégées

pourtant pas le dernier pour promouvoir les modes de déplacement doux. "Le problème, poursuit-il, c'est qu'il y a un cruel manque d'infrastructures comme les pistes cyclables pour accueillir les trottinettes électriques." "Contraintes parfois, remarque Jérémie Mantia Picano de les voir débouler sur la

route. Ils ne s'arrêtent pas aux feux rouges, quand il fait nuit, on ne les voit pas", égrène-t-il en sollicitant le préfet de police "pour clarifier les choses". Pas évident.

Plus rapides que le législateur, les trottinettes électriques ne sont pas pour l'instant soumises à un cadre juridique très

précis. Prévue pour cet été, la loi d'orientation des mobilités doit fixer les règles. En attendant, chaque commune tente au mieux de les apprivoiser. Et à ce concours de dressage, Marseille fait figure d'exemple.

Là où la Ville de Paris vient d'annoncer en grande pompe, la semaine dernière, la mise en

place d'une redevance pour mieux les réguler, la seconde ville de France le fait depuis janvier dernier. Le fruit d'une prudente réflexion de l'élu en charge du dossier. "Malgré ma réticence première, je ne voulais pas priver l'usager marseillais, compte tenu des difficultés de se déplacer sur certains axes, de

J'AI TESTÉ POUR VOUS

"J'ai l'impression de devenir un danger public"

Un jour, j'ai testé la trottinette électrique. Pourquoi ? Parce que j'en avais assez du monde. De l'obscurité souterraine. D'être confiné. Assez des transports en commun, sujets aux pannes et colis suspects.

J'ai donc opté pour une trottinette électrique à louer. Le mode de transport idéal, pour profiter du soleil et éviter de polluer. J'ai donc téléchargé l'application. Confirmé que j'avais bien "plus de 18 ans". Pris à peine deux minutes pour m'inscrire. Rassuré l'intelligence artificielle, lui déclarant que j'étais bien équipée d'un casque.

Je n'ai jamais vu d'utilisateurs casqués. Pourquoi en porter un ? Ne pas voir le danger. Pas encore.

J'étais prête à me "déplacer sans limite" comme le promet la marque écoresponsable.

Déjà conquise, avant même d'expérimenter le service, j'étais prête à rouler, à me "déplacer sans limite" comme le promet la marque écoresponsable. Flashcode scanné et douce mélodie enclenchée.

C'est parti, cheveux au vent. Je grimpe sur l'engin. Comme si maîtriser ses fonctionnalités, était un jeu d'enfants. Je peine à m'adapter. Je ne contrôle pas ma vitesse. Pour freiner, je pose mon pied par terre. Mauvais réflexe.

Par inadvertance, je frôle un passant. Je dérange.

Je ne discerne pas de piste cyclable, j'empète donc sur les zones réservées aux piétons. J'imites les autres, mes camarades à trottinette. Quel code respecter ? Je n'en sais rien. J'hé-



La trottinette électrique Lime promet "un déplacement sans limite". Lime est le seul opérateur à Marseille. / PHOTO DR

siste à klaxonner, je me ravise : la sonnette est en panne. Je me contente donc de ce qui fonctionne. Sans réaliser, je zigzague entre les passants. Je me prends presque pour un piéton, ce que je ne suis plus. Par inadvertance, je frôle un passant. Je dérange. Je crois que je deviens un danger public.

Le sol change de nature : les vibrations font trembler, mon corps tout entier. Je perds

l'équilibre. Sensation assez désagréable. Je finis par emprunter une piste cyclable, je suis en droit. J'échappe enfin aux voitures. Et aux autres usagers.

À peine 5 minutes pour un trajet Vieux-Port-Mucem contre 15 minutes à pied.

J'arrive au point d'arrivée. Record battu : à peine 5 minutes pour un trajet Vieux-Port-Mu-

cem contre 15 minutes à pied. Le danger coûte cher : 1 euro la location puis 15 centimes par minute.

Je recommencerais à rouler en trottinette quand la ville sera désertée. Quand je n'aurai pas peur des autres. Quand les autres n'auront pas peur de moi.

Donc, le dimanche matin, à 8h. C'est-à-dire, jamais.

Léa TAÏEB

L'ANALYSE

Accidents : coudes et poignets les plus exposés

Qui dit nouveau moyen de déplacement, dit forcément nouveaux accidents. Et les adeptes de trottinettes n'y échappent pas. Selon les chiffres de la sécurité routière publiés en octobre dernier, +23% en 2017 par rapport à 2016. Julien, la trentaine, se souviendra de sa première expérience. "J'ai roulé à peine quelques mètres et là, j'ai perdu le contrôle de la machine. J'ai fait un vol plané." Plus de peur que de mal, le jeune homme s'en sort avec quelques égratignures et une belle bosse. D'autres ont beaucoup moins de chance. "Sans parler de raz de marée, il est de plus en plus fréquent de voir des accidentés de trottinette passer, confirme Pierre Le Dreff, chef du service des urgences de l'hôpital Saint Joseph. Ce sont surtout des ados et des jeunes adultes qui arrivent pour des blessures bénignes. Ce sont essentiellement des traumatismes des membres supérieurs. Ce sont les coudes et les épaules qui prennent, observe le professionnel de santé. On retrouve les mêmes bobos qu'il y a quelques années quand c'était le grand boom des patins à roulettes ou des rollers." Même sentiment aux urgences de l'hôpital de La Timone. "Pour le moment il n'y a pas de modification significative dans les admissions", dit-on. Pour le Samu, il y a peu d'impact actuellement, mais "ces trottinettes électriques se sont implantées tout récemment sur Marseille, il faut peut-être se laisser un peu de recul".

Selon les chiffres officiels de la Ville, 7 accidents en lien avec les trottinettes électriques en libre-service, sans trop de gravité, ont été signalés par les marins-pompiers. Des accidents avec choc ou chute, on en "rapporte" aussi à l'hôpital européen. "Depuis leur arrivée, j'ai dû voir tout juste une dizaine d'abimés, assure Bruno Van de Putte, urgentiste au service circuit court de l'hôpital. Ce sont, dans la plupart des cas, des jeunes cadres dynamiques qui souffrent de fractures du poignet ou de contusions aux coudes." Selon le spécialiste, il est encore trop tôt pour parler d'une explosion d'accidents de trottinettes à Marseille. "On ne peut parler d'une recrudescence. De toutes les manières, ce sera difficilement chiffrable, on ne voit que ceux qui souhaitent consulter." Il estime cependant que "c'est un élément de transport qui reste dangereux". Et met en cause la vitesse de ces engins. "Les gens ne se rendent pas compte qu'ils sont sur une trottinette qui roule rapidement à 25 km/h. On peut très vite en perdre le contrôle. À titre comparatif, cela représente trois fois et demie la vitesse d'un piéton ou celle d'un cheval au galop. Le professeur Got, spécialiste français de l'accidentologie, explique très bien, que les os ne sont pas faits pour aller à plus de 5 km/heure." On ose imaginer la suite. Il met aussi en garde les utilisateurs contre les collisions avec les piétons. À l'hôpital européen, une vieille dame a été admise avec une fracture du col du fémur, après avoir été renversée par une trottinette. "D'un côté, il y a les conducteurs qui utilisent les trottoirs, de l'autre, les piétons qui n'anticipent pas le danger d'autant que les trottinettes sont silencieuses." Il redoute surtout les beaux jours. "En tongs et en short, les lésions risquent de faire mal!"

Florence COTTIN