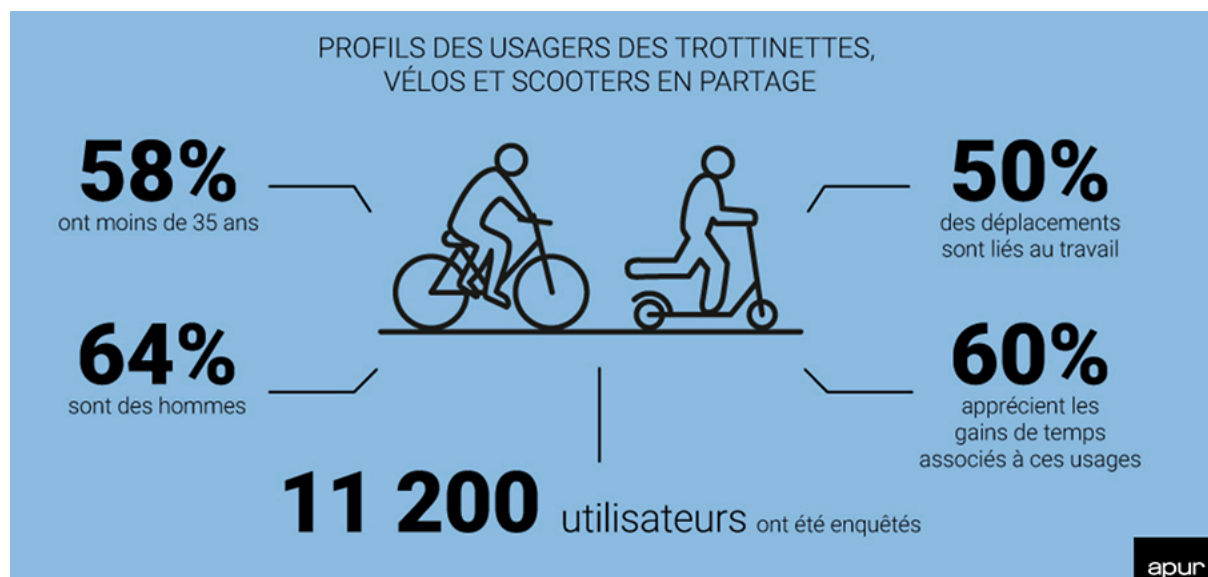


LES MOBILITÉS ÉMERGENTES, TROTTINETTES, SCOOTERS ET VÉLOS EN PARTAGE PROFILS, PRATIQUES, ATTENTES À PARTIR D'UNE ENQUÊTE RÉALISÉE AUPRÈS DES UTILISATEURS

Trottinettes, scooters et vélos en libre-service ont investi nos rues ces dernières années. Ces mobilités sont particulièrement appréciées par leurs utilisateurs pour les gains de temps qu'elles permettent de réaliser, la plupart du temps pour des trajets de courte distance. Elles offrent également une nouvelle expérience de mobilité aux citoyens et modifient profondément l'usage des espaces publics.

À l'heure où les pouvoirs publics travaillent à l'élaboration d'un plan de déconfinement progressif lié à la crise sanitaire actuelle, cette étude, réalisée par l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) en collaboration avec la Ville de Paris, Ile-de-France Mobilités et 10 opérateurs privés, apporte un éclairage sur les usages et les utilisateurs de ces nouveaux moyens de transport urbain. Plus de 11 000 usagers ont ainsi livré des enseignements inédits sur leurs pratiques lors d'une enquête menée à cet effet.



Popularisés par Vélib' et Autolib', les services partagés ont connu un bouleversement profond avec l'arrivée des opérateurs privés de micro-mobilités en free-floating. La réussite de ces derniers repose sur leur stratégie d'implantation dans de grandes métropoles caractérisées par une densité élevée du bâti et de la population, une mixité des fonctions, une forte fréquentation touristique, un maillage fin d'espaces publics et une structure de la population majoritairement composée de jeunes, d'actifs, et notamment de cadres.

Avec une mobilité très forte (8,8 millions de déplacements internes à Paris en 2018) et des portées courtes (72 % des déplacements font moins de 2 kilomètres, 92 % moins de 5 kilomètres), Paris représente un espace d'expérimentations de premier ordre pour ces nouvelles mobilités.

Il ressort de cette enquête plusieurs éléments saillants. La pratique de ces nouvelles mobilités est surreprésentée chez les résidents de l'hypercentre et dans le quartier central des affaires. Les utilisateurs en apprécient les bénéfices en matière de gains de temps et tirent avantage du découplage entre l'usage et la possession (le libre-service, l'absence de contingences liées à l'entretien, au risque de vols et de dégradations, ...). Enfin, leur vitesse moyenne rend ces engins très concurrentiels des modes motorisés conventionnels pour des déplacements de courte et moyenne distance. La motorisation électrique est un facteur favorisant ces nouveaux moyens de transport, leur permettant d'atteindre des vitesses de déplacements 5 à 6 fois plus rapides que la marche (25 km/h maximum pour 4 à 5 km/h en milieu urbain pour la marche et 12 km/h pour un vélo classique).

L'usage est cependant tempéré par des coûts jugés élevés ainsi que par une crainte liée au risque d'accidents.

En conclusion, cette analyse montre que ces nouvelles offres comblent un besoin pour les déplacements de courte portée. Leur usage s'est trouvé particulièrement accentué en période de grèves. De leur côté, les opérateurs commencent à s'adapter à la demande sociale d'amélioration des flottes et des bonnes pratiques en matière d'insertion dans l'espace public, ainsi qu'à une meilleure gestion de leur bilan carbone.

L'étude est disponible [ici](#)

À propos de l'Apur (Atelier parisien d'urbanisme)

L'Apur est une association loi 1901 dont les principales missions sont l'étude et l'analyse des évolutions urbaines et sociétales à l'échelle de Paris et de la Métropole du Grand Paris. Il réunit autour de la Ville de Paris, de l'État et de la Métropole du Grand Paris, 27 partenaires métropolitains, territoires, syndicats techniques, établissements publics qui définissent chaque année un programme de travail qui détaille l'ensemble des études, observatoires et traitement de données mis en œuvre par l'Atelier.

www.apur.org

Contact presse : Tiphaine Gyénès, responsable de la communication : [mail](#) – 01 83 97 63 59