

Les trottinettes électriques ont investi l'espace public bullois il y a un peu plus d'un an. Bilan

## Nouvelle mobilité, nouvelle utilité

« CLAIRE PASQUIER

**Bulle** » Elles ont pris leurs aises sur les routes du chef-lieu gruérien l'été dernier, entre scepticisme et engouement de la population. Un an plus tard, les trottinettes électriques Bird semblent s'être intégrées au trafic bullois et desservent même Vuadens, Broc, Riaz, Le Pâquier et Mordon jusqu'à sa pointe. «Le projet pilote s'est déroulé avec 60 trottinettes à Bulle entre juillet et fin novembre 2020. Puis nous avons doublé la flotte et étendu le territoire depuis le mois de février 2021», retrace Josef Komives l'un des fondateurs de JM Fleets, société qui les exploite.



### « Ces trottinettes ne sont pas seulement là pour s'amuser »

Marie-France Roth Pasquier

Le jeune entrepreneur se montre satisfait de l'utilisation des trottinettes en libre-service. «Nous comptabilisons plus de 54 000 trajets depuis le début de l'aventure.» Durant la belle saison, entre 9000 et 10 000 courses par mois sont enregistrées contre la moitié en hiver. «Nous avons dépassé les 5200 téléchargements à Bulle et avons reçu la note de satisfaction de 4,53 sur 5 par nos utilisateurs», partage l'ancien étudiant de l'École hôtelière Glion. Avec désormais quatre collaborateurs fixes et quatre extras, la start-up bulloise poursuit son évolution sur Biemme. JM Fleets prospecte déjà dans d'autres cantons, mais pas à Fribourg (lire ci-dessous).

«L'avantage est souvent donné aux vélos électriques. Il y a encore la peur que les trottinettes sèment le chaos. Même si au final, tout est sous contrôle et organisé.»

En donnant l'aval pour que les trottinettes puissent investir l'espace public, Marie-France Roth Pasquier l'admet, la crainte d'une mauvaise cohabitation entre les différents usagers existait. Aujourd'hui, la conseillère communale chargée de la mobilité est plutôt rassurée. «On en voit de moins en moins sur les trottoirs et les utilisateurs semblent respecter les règles.» Président de la commission vélo de la ville, son collègue conseiller communal Nicolas Pasquier observe quelques frictions. Aucune plainte n'est cependant remontée à la ville, mais deux personnes se sont annoncées au poste de police pour se plaindre du comportement de certains usagers, indique le service de communication de la police cantonale. «On doit encore faire de la pédagogie et rappeler qui va où», analyse Nicolas Pasquier.

### Peu de déprédations

Autre motif d'inquiétudes: la sécurité des utilisateurs, souvent sans casque, et celle des autres usagers de la route. «Il n'y a jamais eu d'accidents à notre connaissance», indique Josef Komives. Dans les faits, un accident avec une personne blessée a eu lieu, communique la police cantonale. Mais impossible de savoir s'il s'agissait d'un détenteur de trottinette privé ou d'un utilisateur Bird. Dans la région bulloise, la police a également constaté quatre conduites en état d'ivresse et délivré sept amendes pour conduite inappropriée sur le trottoir ou parce que deux personnes circulaient sur un engin. En termes de dégâts, là aussi, Josef Komives est satisfait: mis à part trois trottinettes qui ont fini leur course dans la Trême, à l'instar de cousines parisiennes dans la Seine, peu de déprédations propres aux utilisateurs sont à déplorer.

Si elle plaît pour son aspect ludique, la trottinette électrique surfe également sur la vague



Exploitant des 120 trottinettes en libre-service dans la région bulloise, la société JM Fleets a été fondée par Josef Komives (à gauche) et Michael Ayache. Alain Wicht

verte. A la fin de chaque course, un petit bilan de CO<sub>2</sub>, soi-disant économisé s'affiche dans l'application. «Bird a compensé toutes les émissions de gaz à effet de serre liées à notre service en 2020», argue Josef Komives. L'écologiste Nicolas Pasquier n'a pas réalisé d'analyse, mais constate: «C'est clair que les batteries ont une empreinte carbone, mais plus les véhicules sont utilisés, plus l'empreinte diminue. C'est de toute façon plus bénéfique pour l'environnement qu'un vélomoteur ou une voiture et même qu'un vélo électrique, puisque plus petit. Et ça participe à réduire les particules fines en ville, un plus pour la qualité de l'air.»

### Une offre complémentaire

Surtout, l'offre permet-elle de réduire les voitures au centre-ville? «Je l'espère, mais je ne suis pas complètement sûr. Je vois beaucoup de jeunes les utiliser. Auraient-ils pris leurs deux jambes ou les transports publics à la place?» se demande Marie-France Roth Pasquier. Il n'empêche que la conseillère communale souligne la part d'utilité que remplissent ces bolides électriques. «Elles ne sont pas seulement là pour s'amuser.» La tristesse met en exergue le côté pratique de la trottinette électrique: «Elle est plus petite et plus maniable qu'un vélo, on la laisse où l'on veut.» Son collègue Nicolas Pasquier relève la dimension complémentaire de l'offre qui permet de parcourir des distances intermédiaires non desservies par les transports publics.

En tant que deuxième ville du canton en plein développement, Bulle pourrait également accueillir des vélos électriques en libre-service. Alors que Pick-e-bike (lire ci-dessous) s'est surtout implanté dans les villages touristiques de la Gruyère, Marie-France Roth Pasquier veut militer pour l'installation de petites reines en libre-service à la vocation de la nouvelle gare. «Nous promouvons le vélo depuis quelques années, notamment pour diminuer l'impact de la voiture et avoir une meilleure qualité de vie au centre.» >>

## Pas d'intérêt en ville de Fribourg

### La capitale refuse pour l'instant d'introduire les trottinettes électriques en libre-service.

Régulièrement approché par des sociétés exploitantes, Fribourg ne souhaite pas étoffer son offre en mobilité douce par des trottinettes électriques. Et les raisons sont multiples: «La ville est ramassée sur elle-même, son espace n'est pas extensible. En plus, cela ne changerait rien à son engorgement, car leurs utilisateurs ne seraient pas des auto-

mobilités, mais des piétons, des usagers des transports publics ou des cyclistes», pointe Alexandre Brodard, chef de la communication à la ville de Fribourg. Surtout, la capitale du canton dispose déjà d'un réseau de vélos en libre-service avec Publibike.

Une vision partagée par l'agglomération de Fribourg. «Plus les gens se déplacent en mobilité douce, mieux c'est, bien entendu. Mais la gestion de l'espace public nous inquiète», explique Féli-

en Frossard, secrétaire général. Et d'assurer que l'agglomération observe de près ce qu'il se passe à Bulle et à Biemme. Alexandre Brodard s'inquiète aussi du fait que les engins peuvent être laissés n'importe où au terme d'une course. «Peut-être que nos craintes sont infondées?» s'interroge Féli-

### PREMIERS RETOURS SUR PICK-E-BIKE

Nouvelle offre sur le marché de la mobilité douce dans le canton, les vélos électriques Pick-e-Bike ont connu un démarrage plutôt timide. Lancée le 18 juin dans la région de Morat et le 9 juillet en Gruyère, la formule proposée par les TPF et Groupe E a subi les affres d'une météo maussade cet été. En tous les cas, aucune société ne peut s'implanter sans une autorisation de la commune. «Il s'agit de donner une autorisation pour un usage accru du domaine public», précise Alexandre Brodard. >> CP

teurs qui désirent un déploiement plus important de l'offre, évoque Michel Nicolet, responsable du projet Pick-e-Bike pour les TPF. Pour l'instant, une extension de l'offre n'est pas prévue, «mais des communes se sont montrées intéressées par le concept». Au 15 septembre, 1271 utilisations de vélos électriques avaient été enregistrées pour 791 utilisateurs différents. Le temps moyen par utilisateur par trajet était, lui, de 21 minutes. CP