



Scooters électriques : la bataille reprend

MOBILITÉ Cityscoot, seul depuis plus d'un an sur le marché des deux-roues motorisés en libre-service, voit arriver de nouveaux concurrents

Dans les rues de Paris, les scooters blanc et bleu de Cityscoot sont immanquables. Et pour cause, leurs équivalents vert et noir de la start-up Coup, filiale de l'industriel allemand Bosch, ont disparu depuis plus d'un an. C'est donc sans partage que règne la start-up. Muni de l'application, un conducteur peut, en quelques clics, profiter d'un des 4 000 scooters électriques déployés en libre-service. Il déboursa 34 centimes d'euro la minute ou un peu moins s'il a prépayé son temps de location. Cityscoot enregistre 15 000 à 20 000 trajets par jour et compte 200 000 utilisateurs. Mais ce monopole ne tiendra pas, plusieurs concurrents arrivent sur le marché dès le mois d'avril.

Lime semble le plus menaçant d'entre eux. La société californienne est déjà présente sur le marché de la micromobilité dans les rues de la capitale avec ses trottinettes et ses vélos électriques. « On est dans les *starting-blocks* », s'enthousiasme Garance Lefèvre, directrice des affaires publiques en France. Les scooters seront disponibles dès la mi-avril. « Nous confortons ainsi notre ambition d'être multimodaux, poursuit la directrice. En utilisant la même application, les utilisateurs auront donc le choix du moyen de locomotion pour couvrir leurs trajets. »

L'entreprise mise sur ses entrepôts de recharge et de réparation, mais aussi sur son réseau de partenaires pour déployer crescendo sa nouvelle flotte. L'utilisateur pourra souscrire un abonnement au mois ou à la journée regroupant les trois moyens de transport. Côté prix, « ce sera dans le même ordre de grandeur que [les] concurrents », confie Garance Lefèvre. Le coffre du scooter contiendra deux casques.

Éviter le chaos sur les trottoirs
L'arrivée d'un concurrent n'effraie pas Cityscoot. « Nous marchions très bien avant notre situation de monopole, nous ne nous sommes jamais plaints de la concurrence, assure Bertrand Fleurose, son fondateur. Si la venue de Lime participe

à la démocratisation du scooter électrique, alors ce sera bon pour nous aussi ! » Il espère cependant que les nouveaux venus respecteront certains standards, comme mettre en circulation une flotte de qualité, opérer le ramassage des scooters avec des véhicules propres et ne pas avoir recours à des travailleurs indépendants... Cela éviterait les désagréments survenus à la suite du lancement des trottinettes électriques, envahissant les rues de la capitale et surtout les trottoirs, générant du chaos dans l'espace public lors des premiers mois de fonctionnement.

Sur le même modèle, d'autres acteurs réfléchissent à leur venue à Paris. C'est le cas de Tier Mobility, opérateur retenu par la mairie de Paris avec Lime et Dott pour déployer des trottinettes. L'entreprise berlinoise affiche aujourd'hui l'ambition de devenir le leader mondial de la micro-mobilité et affirme être en phase de réflexion quant à son arrivée dans la capitale.

Lancée il y a un an et demi, Zeway espère marquer des points en proposant une offre un peu différente, de la location de longue durée avec des scooters à 130 euros par mois. Et la start-up compte bien convertir les utilisateurs du libre-service avec un argument massue. « Les utilisateurs réguliers de scooter en libre-service dépensent jusqu'à 200 euros par mois, nous n'avons donc pas de mal à les convaincre », explique Stéphanie Gosset, cofondatrice de Zeway. La société vient de lancer un réseau de 40 stations de recharge où l'utilisateur échange sa batterie vide contre une pleine. « Le nerf de la guerre, c'est la fluidité, assure Stéphanie Gosset. Nous offrons des points de recharge partout, comme des stations essence. Le plein s'effectue alors en une minute. » La jeune pousse ambitionne de proposer à terme 50 000 scooters répartis sur les grandes agglomérations françaises et européennes.

La France «un peu à la traîne»

Car le marché hexagonal semble en retard par rapport à ses voisins. Tous les acteurs s'accordent à dire qu'il est porteur et ils ambitionnent déjà d'explorer de nouvelles villes, à l'image de Cityscoot, présent à Nice. « La France est un peu à la traîne ; en Allemagne, on trouve des scooters en partage dans 26 villes », détaille Coralie Caron-Telders,

directrice d'Unu France, qui propose aussi des scooters en location longue durée.

Le marché surfe sur une vague de subventions favorisant le développement de moyens de locomotion verts. Reste à convaincre les utilisateurs de scooters thermiques pour qu'ils échangent leurs deux-roues qui pétaradent contre une location silencieuse mais encore bridée à 45 km/h. ●

MAËL JOUAN

