vendredi 11 janvier 2019

L'Echo

Wall Street
La croissance des résultats décélère à vive allure.

INVESTIR PAGE 24

Entreprises & marchés

www.lecho.be

BEL 20 3.413,16 +0,26%

DOW JONES 24.001,92 +0,51%

TAUX À 10 ANS 0,723%
BELGIQUE -3 points de base

EURO EN DOLLAR 1,1517 -0,28%

PÉTROLE BRENT 61,68 +0,39%
EN USD/BARIL

EN PAGES INTÉRIEURES

Bourse de Bruxelles **23**
Bourses étrangères **22**
Devises et taux **21**
Agenda **21**
Fonds de placement **17**

Les trottinettes de Lime prennent la place de celles de Bird à Bruxelles

Depuis deux mois, les trottinettes électriques partagées de Lime pullulent à Bruxelles. © BLOOMBERG

LE RÉSUMÉ

L'**expansion** du service de trottinettes partagées de **Lime** à Bruxelles est **rapide**.

Bird, son concurrent américain, **a mis son service en pause**. *«Rien à voir avec Lime»*, certifie-t-il, alors qu'aucune date n'est fixée sur son retour à Bruxelles.

Quant au **belge Troty**, 3e acteur présent dans la capitale, son approche est différente: **travailler avec les sociétés de taxi**. Selon lui, David a toutes ses chances face aux Goliaths de ce monde.

BENJAMIN EVERAERT

Si vous vous êtes baladés à Bruxelles ces derniers mois, vous n'avez pas pu les rater: les trottinettes électriques partagées sont partout. Parmi les trois acteurs présents dans la capitale, Lime s'est lancée en dernier, le 16 novembre. Pour la société américaine, les choses vont vite, très vite. Avec 500 trottinettes à son lancement, la demande a très bien pris. *«Nous sommes aujourd'hui présents sur 12 communes et nous avons un millier de trottinettes. Notre business croît avec la demande que l'on peut facilement identifier grâce à notre système»*, assure ainsi Benjamin Barnathan, general manager Benelux de Lime.

Lime n'est pas seule sur le marché bruxellois. Les Belges de Troty et les Américains de Bird y sont également actifs. Troty a une autre approche que ses concurrents. La société met toute une série de garde-fous en place pour éviter les problèmes que peuvent générer ce genre de services. Les trottinettes Trotty doivent par exemple être attachées en fin de location, au contraire des Limes ou des Bird. Principal objectif: ne pas bloquer le passage sur les trottoirs. *«On s'impose des règles qui n'existent pas encore. On veut par exemple des professionnels pour aller chercher les trottinettes. On a aussi rajouté un facteur météo. En cas de neige, verglas ou trop chaud, on coupe le service et on propose des alternatives. Il faut être responsables pour s'inscrire dans la durée»*, indique Jean-Paul de Ville, le cofondateur de Troty. *«Lime, ça se passe comme pour Bird au début. Je reçois des plaintes dans tous les sens de gens qui confondent nos sociétés. Ils n'attachent pas leurs trottinettes et les laissent traîner partout. À long terme, ça ne pourra pas durer»*, dit de Ville.

Bird sous cocon

Bird a lancé son service en septembre dernier mais celui-ci est pour le moment indisponible. *«Nous avons suspendu le service à Bruxelles pendant l'hiver, mais nous y reviendrons en temps voulu»*, dévoile Harry Porter, de l'équipe communication de Bird. Il indique que Bird a connu une baisse de la demande avec les fêtes et qu'il a donc paru logique de mettre le service en pause. Aucune date n'est pour l'instant prévue pour le relancer. Ceci dit, Troty a aussi stoppé le service pendant les fêtes. Pour l'acteur belge, les affaires reprennent le 15 janvier prochain, sous réserve de la météo…

36 €

Les trottinettes de Troty rapportent 36 euros par jour.

Une chose est sûre, à l'heure actuelle, c'est clairement Lime qui met les bouchées doubles à Bruxelles. Ses trottinettes vertes, noires et blanches sont visibles à tous les coins de rue, même si son patron assure pourtant ne pas avoir une *«stratégie d'envahissement»*.

L'autre question est de savoir dans quelle mesure le vandalisme ne risque pas de descendre en flèche ces nouveaux services. Chez Lime, on se veut rassurants. *«Nous sommes très satisfaits de ce que l'on constate. Après deux mois, nous avons des taux de vandalisme très bas par rapport à d'autres villes européennes»*, assure encore Barnathan. Le fait que bon nombre des trottinettes soient récupérées le soir aide évidemment à diminuer le vandalisme. Lime travaille avec ses propres équipes pour ce service, mais aussi avec des travailleurs indépendants rémunérés.

Le modèle est fort différent de celui des vélos partagés en free-floating qui passent bien moins souvent entre les mains des sociétés de mobilité partagée. Les trottinettes sont ensuite redéployées aux meilleurs endroits de la ville au matin par groupe de 4 à 6 trottinettes. Le tarif d'utilisation des trottinettes est de 1 euro, puis de 15 cents à la minute. *«Avec les trottinettes, nous avons des taux d'utilisation de deux à trois fois plus élevés que ceux des vélos. Les zones qui fonctionnent beaucoup ce sont les zones centrales pour le premier ou le dernier kilomètre»*, détaille Barnathan.

Gare au vandalisme

On se souvient notamment qu'à peine trois mois après son arrivée à Bruxelles, la société de vélos partagés Gobee.bike avait décidé de quitter la capitale pour des raisons de vandalisme. Idem pour la société OBike. *«Le seul qui est encore actif aujourd'hui, outre Villo, c'est Billy Bike, le plus petit des trois acteurs. C'est une leçon à retenir pour les trottinettes»*, dit Jean-Paul de Ville qui apprécie sa position de challenger dans un marché dominé par des mastodontes américains.

Bird a une valorisation de 2 milliards de dollars. La société vient de lever 300 millions de dollars supplémentaires aux Etats-Unis de la part du fonds Fidelity. En, juin dernier, 300 millions avaient déjà été levés.

Pour Lime, l'argent ne semble pas vraiment être un problème non plus. La société compte Uber et Alphabet (Google) parmi ses investisseurs. Ce qui en fait un concurrent de poids…

Aux États-Unis, Lime propose différents types de véhicules allant des trottinettes aux vélos jusqu'aux voitures électriques. Un modèle multimodal qui n'est pas d'actualité pour Bruxelles. Lime, qui compte déjà plus de 120.000 trajets pour 35.000 utilisateurs uniques à Bruxelles cherche surtout à grandir davantage dans la capitale. La société est également en discussion avec Anvers pour y être autorisée comme opérateur. Bird y est également présent.

Troty a, de son côté, (ou est en passe d'obtenir) des accords avec la plupart des grandes villes belges – mise à part Mons – en plus de nombreuses villes à l'international. *«L'arrivée de Bird et de Lime a boosté mon audience. J'ai près de 92.000 personnes inscrites, je n'en reviens pas»*, dit de Ville. Reste à voir si, comme les vélos partagés à Bruxelles ou dans «Highlander» de Gregory Widen, *«à la fin, il n'en restera qu'un!»*

LE BELGE TROTY S'ASSOCIE AVEC LES TAXIS

Après avoir opéré son service de l'été à la mi-décembre, le patron de Troty a mis une nouvelle stratégie en place. Il va opérer **dès janvier en partenariats avec des sociétés de taxis** dans ses différentes villes d'activité. Ce sont celles-ci qui vont récupérer les vélos et les redéposer le matin. *«Nos équipes ont développé un algorithme qui permettra de **diminuer au maximum leur utilisation d'essence** et les trajets additionnels à réaliser»*, sourit le co-fondateur de Troty, Jean-Paul de Ville.

La stratégie est bien plus complète que cela pour le patron. Avec l'expérience accumulée, il pense que **déléguer l'opérationnel ne sera pas un problème**. Aussi, s'associer à des acteurs locaux forts comme des sociétés de taxis lui permet d'avoir un **accès privilégié au pouvoir politique local** en place. Ces acteurs lui permettent d'être reçu dans les villes car à l'inverse d'un gros acteur, il ne peut pas se permettre les coûts qu'engendrerait la fermeture d'un service dans une ville du jour au lendemain.

Cette technique lui permet ainsi de se lancer rapidement à l'international. Il invite d'ailleurs les sociétés de taxis demandeuses à s'inscrire sur son site. **Barcelone et Madrid vont démarrer**, mais aussi **Varsovie, l'Italie, le Mexique, la Colombie ou Buenos Aires**. *«J'ai environ deux demandes par jour. Contrairement à d'autres services de mobilité partagée, on a tout développé de A à Z, le support client, l'IT, le hardware ou le software»*, indique l'entrepreneur. Enfin, grâce à son IT et ses partenariats, il réfléchit à un autre gros développement: la possibilité d'amener les trottinettes partagées d'une ville d'activité à une autre. **B.E.**

gopress
Innovating Digital Content

L'Echo 11/01/2019, bladzijden 12 & 13
All rights reserved. Gebruik and reproductie enkel mits toelating van de uitgever via L'Echo