

Les nouvelles mobilités (presque) à l'arrêt

Le confinement a mis à l'arrêt vélos, trottinettes et autres scooters partagés.

La grève des transports publics avait dopé leur usage, mais le confinement y a donné un coup d'arrêt : presque tous les vélos, trottinettes et scooters en libre service sont rentrés au garage cette semaine. « *Jusqu'à nouvel ordre* », disent-ils en chœur.

« *Comme vous, nous nous inquiétons pour les villes que nous aimons (...). Aimer les villes signifie aussi les protéger. Pour l'instant, nous suspendons le service Lime pour aider les gens à ne pas bouger et rester en sécurité* », a ainsi écrit la startup américaine qui, la première, avait lancé ses trottinettes électriques dans les rues parisiennes en juin 2018. Lime a rangé ses engins dans 24 pays, dont la France et ses voisins. Il reste paradoxalement actif en Corée du Sud, important foyer du coronavirus. Son compatriote Bird, qui venait de présenter un nouveau modèle, évoque de même une « pause » en Europe. Et la plateforme de VTC Uber a remis ses vélos et ses trottinettes (« Jump ») « *afin d'aider à aplatir la courbe de propagation à Paris* », selon Laureline Serieys, la directrice générale pour la France et le Benelux de ce service.

Un service minimum pour les soignants ?

Le suédois VOI fait également une pause, tout comme l'allemand Tier Mobility qui interrompt ses activités en France. Du moins pour le grand public: « *Nous avons déjà proposé aux villes d'étudier la manière dont Tier Mobility pourrait mettre à disposition ses ressources au profit des déplacements des personnels soignants et ainsi aider à faire face à cette crise sanitaire sans précédent* »,

indique son directeur général pour la France, Alex Souter. Parmi les opérateurs qui restent, le franco-néerlandais Dott, qui a réduit la voilure de moitié avec 1500 trottinettes à Paris et 1000 à Lyon. « *On continue avec un service minimum, en accord avec les autorités, pour les personnes qui ont vraiment besoin de se déplacer* », explique le directeur marketing Matthieu Faure. « *Pour l'instant, on nous encourage plutôt à maintenir un service minimum. Après, on verra !* »

A Angers et Bordeaux, la startup Pony a maintenu des vélos et trottinettes, encourageant leur « *privatisation* » -c'est-à-dire leur location à la semaine ou au mois - et distribuant des codes d'accès gratuits aux hôpitaux. Du côté des scooters, « *on essaie de ne pas quitter le navire* » malgré une baisse de la demande « *de l'ordre de 90%* », dit Vincent Bustarret, le directeur marketing de Cityscoot. « *On calibre nos équipes. Tant qu'on a la possibilité d'opérer et la capacité de le faire, on se dit qu'on peut rendre service* », ajoute-t-il.

Il reste enfin le service public des vélos en libre service, comme V3 à Bordeaux, Biclou à Nantes, Vélov' à Nantes et Vélib' à Paris. Il fonctionne encore généralement, fût-ce « *à régime minime* ». « *Le service est toujours en activité avec des forces réduites parce qu'on a de l'absentéisme dans nos rangs* », dit un porte-parole de Smovengo, la société qui exploite le Vélib' parisien.

Le difficile respect des normes d'hygiène

L'arrêt de l'activité intervient selon Uber pour « *réduire les risques de propagation du virus liés à une mise en contact entre (les) véhicules en libre service et des utilisateurs* », puisque « *l'OMS indique que les coronavirus peuvent persister sur les surfaces quelques heures à plusieurs jours* ». Les engins peuvent être vecteurs du virus, mais il y a aussi la question du fastidieux entretien des machines, dans un contexte de chute de leur utilisation.

Le personnel de Smovengo nettoie les vélos dans les stations et à l'atelier. « *Limitez au maximum vos déplacements* », conjure néanmoins le site internet du service. Et « *lavez-vous les mains avant et après avoir utilisé un Vélib'* ». Restent les conséquences économiques de cet arrêt quasi-total de l'activité. Personne n'ose encore en parler.

Maddyness avec AFP