

Le grand flop des vélos partagés sans borne

Uber va tenter sa chance en lançant au printemps un service de bicyclettes électriques à Paris.

JEAN-YVES GUÉRIN @jyguerin

TRANSPORT Un soufflé aussi vite redescendu qu'il était monté. Fin 2017-début 2018, les opérateurs de vélos partagés sans borne ont déferlé sur Paris. Du jour au lendemain, quatre start-up asiatiques aux poches profondes ont inondé les trottoirs de milliers de bicyclettes. Elles avaient une fenêtre de tir idéale car, dans le même temps, Vélib' était quasiment à l'arrêt (lire ci-dessous). Mais cette révolution a fait pschitt. Aujourd'hui, il ne reste qu'une seule marque de vélo en « free floating » présente dans la capitale: Mobike. Les autres? Gobeec et Obike ont fait faillite. Quant à Ofo, il s'est replié en Chine où il lutte pour sa survie.

Mobike lui-même est dans la tourmente. Rachetée en avril 2018 par un géant de l'Internet chinois, Meituan, l'entreprise aux vélos orange et gris vient de se retirer de certains pays asiatiques. Et ne cache pas son intention de vendre ses filiales européennes. Encore faudrait-il qu'il y ait des repreneurs. Du coup, beaucoup s'interrogent sur sa présence à Paris. « Nous sommes là et bien là, explique un porte-parole de Mobike France. Si nous sommes descendus à 2 000 vélos cet hiver, nous allons remonter progressivement à 5 000 avec les beaux jours. »

Effet de nouveauté

Un discours positif qui ne peut pas masquer la réalité: ces start-up ont explosé en plein vol car elles n'avaient pas de modèle économique. D'abord, elles n'ont pas réussi à vendre leur service suffisamment cher. Les rois des trottinettes partagées (Lime, Bird...) facturent un euro dès qu'on décroche un engin auquel il faut ajouter 15 centimes par minute d'utilisation. Les opérateurs de vélos en free floating exigeaient seulement 50 centimes pour trente minutes de trajet. « Autant le consommateur est prêt à payer un bon prix pour un trajet en trottinette qu'il assimile à un déplacement en VTC, autant cela ne marche pas pour le vélo mécanique qui est mis en balance avec la marche à pied ou Vélib' », souligne un expert des micromobilités. La trottinette bénéficie aussi d'un aspect nouveauté et « fun » que ne présente pas la bonne vieille bicyclette.

Avec des tarifs aussi serrés, la seule solution pour gagner de l'argent consiste à avoir une gestion très rigoureuse. « Mais ces énormes start-up n'avaient aucun objectif de rentabilité opérationnelle. Leur obsession était de déployer des milliers de vélos pour réaliser de nouvelles levées de fonds », affirme Paul-Adrien Cormerais, cofondateur de Pony Bikes, un petit acteur qui exploite un système de vélos partagés dans deux villes moyennes (Oxford et Angers). Par exemple, Gobeec s'est cassé les dents car ses vélos n'étaient pas assez costauds pour résister au vandalisme et la localisation des bicyclettes sur son application était aléatoire.

Un modèle économique sain

Une sortie de route qui condamne définitivement ces systèmes de bicyclettes partagées? Pas encore. Car, après la saison 1 où il n'y avait que des vélos mécaniques, se profile la saison 2 où les bicyclettes électriques vont entrer en scène. Racheté par Uber en avril 2018, Jump annonce son arrivée dans la capitale au printemps. Il va y déployer plusieurs centaines de ses bicyclettes électriques sans borne. Ses vélos rouges pourront être réservés sur l'appli d'Uber, un sacré

Aujourd'hui, il ne reste qu'une seule marque de vélo en « free floating » présente dans la capitale: Mobike.

F. BOUCHON/LE FIGARO

atout pour faire découvrir le service. De façon plus confidentielle, Oribiky, créé par un entrepreneur de Seine-Saint-Denis, a lancé en janvier sa formule de vélos électriques partagés à Paris avec 400 bicyclettes.

« Comme les vélos électriques constituent une nouveauté, on peut facturer à un prix se rapprochant de la location de scooter alors que le coût d'exploitation est plus proche de celui des vélos mécaniques. Le modèle économique est sain », esti-

me Arnaud Le Rodallec, cofondateur de Zoov qui teste un service de vélos électriques partagés à Saclay (Essonne). Les prochains mois diront si cette analyse se vérifie à grande échelle sur le terrain. ■



Le Figaro, 18 mars 2019

Vélib' repart à vitesse modérée malgré les critiques d'usagers

Il y a un problème sur les vélos électriques, qui constituent moins de 25% de la flotte alors qu'ils devaient monter à 30%

CATHERINE BARATTI-ELBAZ, PRÉSIDENTE DU SAVM (SYNDICAT AUTOLIB' VÉLIB' METROPOLE)

Le patient Vélib', en danger de mort l'année dernière, va nettement mieux. Mais il n'est pas totalement tiré d'affaire. Voilà à quoi pourrait ressembler le bulletin de santé du système parisien de vélo-partage avec bornes. Côté bonnes nouvelles, les innombrables bugs qui rendaient aléatoire le décrochage des vélos ont nettement diminué. Et, avec 1 200 stations ouvertes où l'on trouve 12 500 vélos, dont 2 500 bicyclettes électriques, le service peut à peu près fonctionner.

« De mois en mois, nous améliorons nos performances, argumente Arnaud Marion, président de Smovengo, qui exploite ces bicyclettes. En février, nous avons battu notre record de courses quotidiennes avec 60 000 locations sur une journée. Et, aujourd'hui, nous avons 161 300 abonnés, contre

135 000 en juin 2018. » Des chiffres très loin néanmoins de ceux enregistrés précédemment quand JCDecaux gérait le service: il comptait alors 285 000 abonnés et 100 000 courses quotidiennes.

C'est qu'il reste des difficultés à résoudre. L'insuffisance du nombre de vélos électriques et leur mauvais fonctionnement cristallisent les critiques. « Ces bicyclettes trop fragiles sont souvent inutilisables », estime-t-on à l'association Paris en Selle. « Il y a un problème sur les vélos électriques, qui constituent moins de 25% de la flotte alors qu'ils devaient monter à 30% », renchérit Catherine Baratti-Elbaz, présidente du SAVM (Syndicat Autolib' Vélib' Métropole). Cela provoque le mécontentement des abonnés car ils payent beaucoup plus cher pour utiliser des bicyclettes électriques. Smovengo ne semble pas inquiet

pour redresser la situation. La preuve, le groupement annonce qu'à partir de l'été sa flotte comprendra 50% de vélos électriques.

Rendez-vous manqué

Deuxième point noir: la présence de vélos au bon endroit au bon moment. « Trouver des vélos dans les arrondissements excentrés comme le XVIII^e ou le XIX^e est compliqué », souligne-t-on à Paris en Selle. Il y a une moins bonne régulation qu'à l'époque de JCDecaux. Enfin, contrairement aux engagements pris, les 1 400 stations prévues au contrat ne seront pas toutes ouvertes le 31 mars et les 20 000 vélos ne seront pas tous au rendez-vous. Selon Smovengo, il y aura fin mars 1 240 stations opérationnelles avec 14 000 vélos. Une centaine de stations supplémentaires qui n'attendent plus

que leur électrification par Enedis devraient être opérationnelles entre avril et juin. Pas d'indications pour les soixante stations dont les mairies n'ont pas donné l'adresse précise. Et dire qu'initialement le déploiement du système devait être achevé fin mars 2018...

Cela n'empêche pas le SAVM de plancher sur le futur du Vélib'. « Nous réfléchissons à installer d'ici fin 2019 de nouvelles stations dans les villes qui le souhaitent », affirme Catherine Baratti-Elbaz. Il s'agit de quelques dizaines de stations à Paris ou ailleurs. Une décision devrait être prise sur ce sujet avant l'été. Enfin, la possibilité d'un naming des stations avec des marques re-fait surface. « Nous avons quelques dossiers à l'instruction », reconnaît Catherine Baratti-Elbaz. Décidément, Vélib' n'a pas fini de réserver des surprises. ■

J.-Y. G.