

# Autolib' - Prêt-à rouler

## Autolib' - Prêt-à rouler sur les rues de Paris

- Sylvain Marty, Directeur du Syndicat Mixte Autolib', City of Paris

### 1/ La genèse du projet

Le succès populaire remporté par Vélib' dès son inauguration en juillet 2007 a ouvert un espace pour de nouvelles mobilités entre les traditionnels transports en commun (métro, RER, tramway, bus) et les modes de déplacements privés (voiture particulière, vélo personnel ou marche à pied) : il existe désormais une place pour des « transports collectifs individuels ». Certes, cette famille pourrait également regrouper les services de taxis et d'autopartage qui existent depuis plus longtemps, mais, les premiers sont en nombre insuffisants pour changer radicalement la donne en Région Parisienne, et les seconds peinent à parvenir à maturité en France.

Autolib' revendique par son nom même une filiation directe avec ces nouvelles mobilités urbaines. Le concept est très proche de celui du Vélib' ; il s'agit de mettre à disposition des utilisateurs des véhicules électriques accessibles en libre-service et en « trace directe », c'est-à-dire en offrant la possibilité de déposer le véhicule dans une station différente de celle où il a été emprunté. Le parallèle avec Vélib' ne vaut cependant pas pour les usages qui sont par nature très différents : Vélib' est très utilisé pour des déplacements domicile-travail, ce qui au passage génère des effets pendulaires très contraignants pour la régulation. Autolib' s'adresse quant à lui à des déplacements plus occasionnels, privés ou professionnels, et de courte durée.



### La voiture

### 2/ Un projet pensé pour la métropole

L'ambition du Maire de Paris, initiateur du concept, a été de proposer ce projet à un territoire cohérent en termes de densité et de variété d'occupation du sol et des besoins en déplacements. 80 communes du cœur dense de l'agglomération francilienne ont ainsi été consultées pour participer au projet. 41 d'entre elles et la Région Ile-de-France ont décidé de se grouper au sein d'un établissement public dénommé « Syndicat Mixte Autolib' », pour lancer la consultation auprès d'entreprises privées. Elles seront une cinquantaine dans quelques semaines.

# Autolib' - Prêt-à rouler



D'ores et déjà, les communes adhérentes représentent un bassin de près de 4 millions d'habitants.

Les études préalables ont permis de déterminer qu'un dimensionnement du service aux alentours de 3 000 véhicules pour le démarrage était satisfaisant. Ces 3 000 véhicules seront répartis dans 1 000 à 1 200 stations comportant en moyenne 6 points de rechargement. La très grande dispersion des points de rechargement vise à renforcer la dimension de réseau et à asseoir une relation de proximité avec les utilisateurs.

### 3/ Des objectifs sociaux autant qu'environnementaux

L'objectif d'Autolib' est souvent résumé à son caractère environnemental, et principalement à la question du choix du véhicule électrique vue sous l'angle de la diminution des émissions de gaz à effet de serre. Il convient d'abord de rappeler que les principaux gains environnementaux du projet sont attendus autant sur le plan de la modification des comportements de mobilité des usagers que sur celui des gains liés au changement de motorisation. Par ailleurs, il ne faut pas limiter les gains environnementaux du véhicule électrique à celle de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. La première source de nuisance déclarée dans les enquêtes d'opinion en milieu urbain est le bruit, et un des avantages du véhicule électrique est qu'il est parfaitement silencieux.

Le second objectif d'Autolib' consiste à augmenter la mobilité des franciliens qui n'ont pas accès à un véhicule privé, généralement pour des raisons économiques. En effet, on évoque souvent les difficultés de stationnement pour justifier le faible taux de motorisation des ménages en centre urbain. Mais, en réalité, la rareté du stationnement sélectionne les possesseurs de véhicules privés

# Autolib' - Prêt-à rouler

par le revenu en augmentant le coût global de possession et d'utilisation d'un véhicule privatif. Les ménages qui ne peuvent se passer d'un véhicule privatif (travailleurs de nuit par exemple) sont plus vulnérables encore sur le plan économique à ce renchérissement du stationnement. Le coût moyen de possession d'un véhicule privatif est ainsi estimé suivant les études aux alentours de 500 € par mois. Les ménages qui ne peuvent consacrer un tel budget à l'automobile sont donc souvent contraints de renoncer à un certain nombre de déplacements pour lesquels il n'existe pas forcément d'alternative. Autolib' constituera une solution pertinente pour ces déplacements.

## **4/ Le chaînon manquant du « bouquet mobilité »**

Concevoir un système tel qu'Autolib' en faisant abstraction des modes de transport existants serait purement illusoire. Avec 3 000 véhicules en service, Autolib' n'est pas à même de résoudre les problèmes de transport rencontrés par les franciliens et ne répond pas à des problématiques de déplacements de masse pour lesquels seuls les transports en commun constituent une réponse adaptée. Autolib' ne peut donc être qu'un complément dans le panorama déjà bien fourni des transports franciliens : transports en commun, taxis, autopartage, vélos et modes doux, etc.

Pour autant, étant le plus récent et probablement l'un des plus innovants et des plus technologiques, Autolib' a un rôle à jouer dans l'articulation des différents modes de transport. En bousculant la frontière traditionnelle entre le déplacement individuel et les transports collectifs, Autolib' va amener une nouvelle fluidité dans la conception des mobilités. En ce sens, Autolib' doit non seulement être un nouveau mode de déplacement performant, mais également contribuer à repenser les services offerts aux utilisateurs des autres modes de transport. Il est impensable qu'à terme, les opérateurs ne parviennent pas à se mettre d'accord sur un « titre de transport » interopérable quelle que soit la solution de mobilité retenue.

Les communes membres du Syndicat et la Région ont beaucoup insisté dans la phase de constitution du cahier des charges sur la nécessité de ne pas penser Autolib' isolément mais de le replacer dans le « bouquet mobilité » existant.

## **5/ Un projet complexe à la croisée des stratégies industrielles des groupes automobiles et de services de transport.**

Autolib' ne bouleverse pas seulement le paysage des politiques publiques de transport. Il met en cause très profondément la stratégie des grandes entreprises automobiles, ou plutôt il est la traduction d'une remise en cause sociologique très profonde du modèle de la voiture individuelle.

Ce projet impacte doublement l'activité des constructeurs automobiles :

- la voiture partagée remet en cause le statut de constructeur pour replacer la question du service automobile au centre du débat
- le choix du véhicule électrique bouleverse la distribution de la valeur dans la chaîne de production du véhicule : demain, le cœur économique de la filière ne sera plus le moteur mais la batterie et les opérateurs industriels qui maîtrisent la batterie ne sont pas forcément

# Autolib' - Prêt-à rouler

les grands constructeurs automobiles qui profitent aujourd'hui de leur avance technologique sur les moteurs.

L'enjeu pour l'industrie automobile occidentale est donc très simple : ils doivent réformer stratégiquement leur positionnement sous peine d'être dépassés par de nouveaux entrants ou par des industriels asiatiques, principalement chinois ou indiens, qui rêvent de prendre leur revanche automobile en partant de la feuille presque blanche du véhicule électrique. Sans oublier que les opérateurs de service de transport sont en embuscade pour s'imposer en nouveaux opérateurs globaux de mobilité et reléguer l'industrie automobile au rôle de fournisseur de supports de cette mobilité.

Pas étonnant dès lors de retrouver dans les candidats à Autolib' deux groupements d'opérateurs de transport public (RATP-SNCF (groupés à Avis et Vinci) d'un côté, Véolia de l'autre), un nouvel entrant (Bolloré) et ADA, loueur de voiture certes, mais également filiale du groupe G7, opérateur de taxis.

## **6/ Un modèle économique à inventer**

Il n'existe pas d'exemple, à l'échelle d'Autolib', de services comparables. Les expériences les plus proches ont eu lieu à Singapour jusqu'en 2008 avec Diracc à l'initiative de Honda et en Allemagne à Ulm depuis un peu plus d'un an avec Car2Go de Daimler. Dans les deux cas, les véhicules utilisés sont à motorisation thermique et le service ne compte que 200 véhicules environ, mais le principe de la trace directe a été retenu. Les résultats sont encourageants, surtout à Ulm où le succès est très large puisque plus de 10 % de la population est inscrite au service.

Le niveau de vandalisme observé à Paris sur Vélib' est souvent cité comme un frein au développement d'Autolib' en raison de la contrainte que cela entraînerait sur l'équilibre économique de la délégation de service public. La situation n'est pourtant pas réellement transposable, et des moyens de protection efficaces existent sur les automobiles alors qu'ils sont assez dérisoires sur les vélos. D'autre part, il faudra s'interroger sur les raisons d'un tel niveau de vandalisme alors que d'autres systèmes comparables en province ou en région parisienne ne connaissent pas les mêmes difficultés.

Le succès du service et sa viabilité économique dépendent principalement du nombre d'abonnements souscrits et du taux d'utilisation des véhicules. Les enquêtes réalisées préalablement au lancement du projet permettent un certain enthousiasme, mais il faut rester prudent sur la capacité des personnes interrogées à se projeter dans un mode de transport qu'ils ne connaissent pas. La qualité du maillage des stations, le niveau de service rendu et les performances des véhicules seront des facteurs clés pour la réussite de ce projet.

## **7/ Une compétition sévère qui a abouti au choix de Bolloré**

La compétition qui s'est engagée en février 2010 a abouti le 16 décembre 2010 au choix de Bolloré comme délégataire de service public.

## Autolib' - Prêt-à rouler

Les trois offres en compétition étaient d'un excellent niveau, mais celle de Bolloré s'est distinguée en proposant une approche plus humaine du service basée sur la présence de plus de 800 agents au service de ce projet.

Avec des tarifs plus avantageux, autour de 12 € par mois pour la formule annuelle et 5 € pour la première demi-heure d'utilisation (4€ pour la 2<sup>ème</sup>, 6 € pour la 3<sup>ème</sup>), Bolloré a largement ouvert le service aux familles (10 % de réduction sur l'abonnement) ou aux jeunes qui ne seront pas pénalisés par rapport aux autres utilisateurs.

Bolloré a également accepté de prendre des risques plus importants en investissant directement 50 M€ en capital. L'investissement total du groupe dépasse les 100 M€ sur un projet qui devrait générer plus d'un milliard de chiffre d'affaires en 12 ans.

Autolib' est une réalité, dans neuf mois il sera en service, et pour reprendre les mots du Maire de Paris, il sera une « révolution » dans les déplacements du XXI<sup>ème</sup> siècle.

Sylvain Marty, Directeur du Syndicat Mixte Autolib'