



Quarante-sept communes d'Ile-de-France sont aujourd'hui couvertes par Autolib'.

C. Recoura

Autolib' fait des émules

Le succès d'Autolib' va-t-il avoir un effet boule de neige sur d'autres collectivités ? En 2013, plusieurs nouvelles communes de la petite couronne devraient adhérer au service. Et en province, Lyon et Nice travaillent sur des projets dans la lignée d'Autolib' Paris.

Le projet Autolib' était attendu au tournant. D'abord parce qu'il constitue le plus large projet de voiture électrique en libre-service au monde. Ensuite parce qu'il est basé sur le principe du «one-way» (trace directe en français), c'est-à-dire la possibilité d'aller d'une station à une autre, sans devoir rapporter le véhicule à son point de départ. Or, ce principe n'a jamais été tenté sur un parc de véhicules aussi important que celui du projet Autolib'. La ville de La Rochelle, pionnière de la voiture en libre-service, a aussi retenu le one-way dans le cadre de son service Yélobile proposé depuis plus de 12 ans. Mais Yélobile compte

«seulement» une cinquantaine de véhicules et 13 stations. Dans le cadre d'Autolib', il s'agit de déployer 3000 voitures et un millier de stations. Rien de comparable. Il y a un an, les principales inquiétudes portaient sur le rééquilibrage des stations. Les quelques centaines d'ambassadeurs redéployant les véhicules chaque jour allaient-ils suffire ? Le reste de l'équilibre pourrait-il être assuré mécaniquement par les usagers ? «Un an après, le système a démontré qu'il fonctionnait et la majorité du rééquilibrage s'effectue naturellement par les clients», explique-t-on dans l'entourage du groupe Bolloré. «Mais cela était loin d'être acquis».

Un équilibre économique atteint en seulement trois ans

La viabilité du modèle économique était également loin d'être assurée, du moins à aussi court terme. «Autolib' ne sera pas rentable immédiatement. Il représente surtout pour nous une extraordinaire vitrine technologique afin de populariser notre batterie LMP unique au monde», nous confiait un responsable de Bolloré fin 2011. Aujourd'hui, le discours a radicalement changé. L'équilibre économique pourrait être atteint dès 2014, alors que le calendrier initial le prévoyait en 2018.

Du coup, Bolloré entrevoit la possibilité de décliner le concept à d'autres agglomérations. Il ne s'agit plus simplement d'une vitrine technologique, mais bien d'une nouvelle activité à part entière pour le groupe, comme nous l'a confirmé Vincent Bolloré à l'occasion du premier anniversaire d'Autolib' : «*Ce que nous voulons, c'est fournir un service global. C'est beaucoup plus intéressant en termes de marge et de valeur ajoutée.*»

«*Autolib' est le premier projet de voiture en libre-service ayant des perspectives d'équilibre économique à court terme. Cela change fondamentalement la donne. Il démontre qu'avec une certaine masse critique, le concept est viable financièrement*», commente Sylvain Geron, consultant chez Polyconseil, cabinet appartenant au groupe Bolloré. Spécialisé dans le conseil en nouvelles technologies et transports intelligents, Polyconseil a participé au projet Autolib' sur l'ensemble des questions technologiques, notamment l'infrastructure télécom et informatique. «*Dès lors que vous avez une perspective d'équilibre économique à court terme, cela signifie que ce type de projet peut être soutenu par des in-*

dustriels et se déployer à l'infini. Autolib' Paris devrait donc faire des émules», prédit le responsable. Selon-lui, il est tout à fait réaliste de penser qu'Autolib' s'étendra rapidement à la petite couronne, puis à la grande, puis à des communes situées à 50 ou 100 km de Paris. «*Et potentiellement à d'autres grandes agglomérations françaises situées en dehors du bassin parisien qui pourraient rejoindre Autolib', ou du moins s'en inspirer*», estime Sylvain Geron.

Autolib' ouvert à plusieurs centaines de communes limitrophes

Quarante-sept communes d'Ile-de-France sont aujourd'hui couvertes par Autolib'. Un chiffre que le syndicat mixte Autolib' voudrait bien voir grimper dès 2013. Dans cette perspective, il a élargi, en octobre dernier, son périmètre de compétence de 80 à 412 communes. Il s'agit en fait des collectivités inscrites à l'Unité urbaine de Paris, un périmètre très large de l'agglomération parisienne définie par l'Insee. «*La possibilité d'étendre le périmètre était inscrite dès l'origine dans les*

statuts du syndicat», a tenu à rappeler Julien Bargeton, président du syndicat mixte et par ailleurs maire adjoint chargé des transports à Paris. «*Nous avons décidé de le faire pour permettre aux communes qui le souhaitent d'adhérer. Certaines, en bordure du périmètre actuel ou avec des problématiques spécifiques comme les collectivités du plateau de Saclay, en ont exprimé le vœu.*» Parmi les autres communes intéressées : Saint-Cloud, Versailles ou encore Aubervilliers.

Quid des communes éloignées ?

On imagine assez facilement que des communes proches de la capitale adhèrent à Autolib'. Mais comment des collectivités plus éloignées, telles que Gif-sur-Yvette ou encore Aubergenville, qui appartiennent aussi à l'Unité urbaine de Paris, peuvent-elles rallier le système parisien ? Côté autonomie du véhicule, cela paraît juste. La BlueCar de Bolloré peut rouler sur 250 km en zone urbaine mais seulement 150 si on utilise les voies rapides. Un aller-retour entre Paris et une

La ville de La Rochelle, pionnière de la voiture en libre-service, a retenu le one-way dans le cadre de son service Yélobobile proposé depuis plus de 12 ans.



ville située en grande couronne est donc techniquement possible. Mais il faut que la batterie soit totalement chargée. Or, les véhicules pris en location ne sont bien évidemment pas toujours chargés à 100%. A moins de prévoir des stations permettant de changer de véhicule en cours de route ou d'utiliser des bornes de recharge rapide. Pour 2013, Autolib' pourrait donc déjà se généraliser à quelques dizaines de communes situées à moins de 50 km de Paris. Mais d'ici quelques années, croiser une BlueCar dans la vallée de Chevreuse pourrait devenir anodin.

Lyon prépare son propre Autolib', notamment avec Bolloré

À l'été 2012, Vincent Bolloré avait évoqué la possibilité de signer un nouvel accord de type Autolib' avec «une autre grande ville européenne». Fin novembre, l'homme d'affaires a laissé entendre que ce projet aurait finalement été décalé dans le temps. «D'abord, nous fêtons cet

anniversaire, mais bien sûr derrière, nous avons plusieurs demandes et nous en ferons au moins une en 2013 en Europe», a-t-il déclaré lors d'une conférence de presse. Aucun détail n'a été révélé quant à l'identité de cette autre grande agglomération européenne. En France, un projet dans la lignée d'Autolib' est en tout cas attendu à Lyon. Et la capitale de la région Rhône-Alpes est en discussion avec le groupe Bolloré à ce sujet. «Il ne s'agit pour l'instant que de réflexions. Mais l'idée serait de lancer, avant fin 2013, un service de véhicules en libre-service basé à 100% sur des énergies renouvelables. Dans ce cadre, nous discutons avec des opérateurs, dont le groupe Bolloré, mais pas exclusivement. Nous avons également approché des fabricants automobiles, dont Renault et Peugeot», confie Gilles Vesco, vice-président du Grand Lyon chargé des nouvelles mobilités urbaines. Lyon n'en est pas à sa première expérience dans le domaine. En février 2012, la ville a accueilli le service Car2go, proposé par la filiale éponyme de l'Allemand Daimler,

en partenariat avec le loueur français Europcar. Il s'agissait d'un service de location à courte durée de véhicules thermiques de marque Smart, et non de voitures électriques. Particularité du service : le client pouvait laisser son véhicule sur n'importe quelle place de parking public, gratuite comme payante. Quelque 300 voitures ont ainsi été proposées aux Lyonnais qui ont été 2500 à s'abonner au service.

Mais après seulement quatre mois d'exploitation, le loueur de voitures «Car'go», basé à Chambéry, a déposé une plainte pour violation de marque à l'encontre de Car2go. Le tribunal de grande instance de Paris lui a donné raison fin mai 2012, en première instance. Le service Car2go lyonnais a été contraint de cesser son activité dans la foulée. Le procès sur le fond se poursuit et une décision finale est attendue en 2013. Mais il n'est pas assuré que Car2go réapparaisse à Lyon. D'où le nouveau projet. «Nous ne sommes pas restés inactifs. Et nous avons l'intention de profiter de l'expérience Car2go qui a démontré que ce type de service pouvait rapidement trouver son public», estime Gilles Vesco.

Un one-way encore plus ouvert qu'à Paris

Le projet lyonnais est basé sur le même principe que le one-way d'Autolib' Paris. Mais il prévoit également de reprendre le concept hérité de Car2go, à savoir la possibilité de laisser son véhicule sur n'importe quelle place de parking public. «Il s'agira donc d'un one-way avec stations ou sans stations», précise Gilles Vesco. Pour fonctionner, ce système devra atteindre une certaine masse critique, de l'ordre de plus de 300 véhicules. «Nous transposons aux quatre-roues le même principe que celui de Vélo'v, notre système de vélos en libre-service. Il nous a permis de comprendre qu'avec une certaine masse critique, l'équilibrage des stations s'effectue mécaniquement. Aujourd'hui, 90% du rééquilibrage des Vélo'v est effectué par les utilisateurs eux-mêmes», poursuit Gilles Vesco.

Avec une batterie totalement chargée, BlueCar de Bolloré peut rouler sur 250 km en zone urbaine mais seulement 150 si on utilise les voies rapides.



C. Recoura

Deux modèles de véhicules et de l'électricité «100% verte»

Plutôt que d'utiliser l'électricité d'origine nucléaire, comme à Paris, le futur service devrait exploiter des sources d'énergies «100% vertes», assure le Grand Lyon. Il s'agira de l'éolien, du solaire mais surtout de l'hydro-électricité. Des discussions sont menées en ce sens avec la Compagnie nationale du Rhône (CNR), qui produit déjà un quart de l'hydro-électricité nationale et est basée à Lyon. Enfin, ce projet devrait proposer deux modèles de véhicules. Un premier, de taille réduite, serait plutôt destiné à usage individuel. Le second, plus large, serait dédié à une utilisation familiale.



Lancé en avril 2011 à Nice, le premier service d'autopartage français «à grande échelle» exclusivement basé sur des voitures électriques compte aujourd'hui 140 véhicules, 42 stations et 4000 abonnés.

Avis rachète Zipcar, et Europcar s'allie avec Autolib' : les loueurs de voitures réagissent

Cinq cents millions de dollars. C'est ce qu'Avis va devoir déboursier pour racheter Zipcar, la société américaine qui s'est lancée sur le marché de l'autopartage en 2001 et qui est en devenu le leader. Les deux sociétés ont annoncé qu'elles espéraient boucler la transaction au printemps 2013 sous réserve du feu vert des autorités. Si l'opération se déroule normalement, Zipcar fonctionnera comme une filiale d'Avis. Pour le patron du loueur, Ronald Nelson, qui avoue avoir été longtemps «*dédaigneux*» à l'égard de l'autopartage, ce rachat «*permettra d'accroître considérablement notre potentiel de croissance, à la fois aux États-Unis et à l'étranger (...)* Nous voyons l'autopartage comme très complémentaire de location de voiture traditionnelle, avec un potentiel de croissance rapide.» Avis explique dans un communiqué que ce rachat pourrait générer 50 à 70 millions de dollars de synergies par an. Le marché de l'autopartage est estimé à 400 millions de dollars aux États-Unis. Zipcar compte aujourd'hui 760 000 membres, 10 000 véhicules et est présent dans

une vingtaine de grandes régions métropolitaines aux États-Unis, au Canada et au Royaume-Uni.

Autolib' et Autoliberté

Autre grand loueur à s'intéresser à l'autopartage, Europcar, qui a utilisé une voie plus tortueuse pour se rapprocher d'Autolib'. Le groupe qui a gagné son procès contre la ville de Paris pour utilisation abusive de la marque Autolib', trop proche de sa propre marque Autoliberté, en a profité pour négocier un accord de partenariat. Conclu pour une durée de trois ans, cet accord est double. Il donne à la mairie de Paris la propriété exclusive de la marque Autolib'. Par ailleurs, Europcar et Autolib' vont proposer des offres commerciales communes pour les deux services de location. Une collaboration qui a déjà débuté au moins au niveau de la communication puisque depuis la mi-décembre des affiches vantant les mérites d'Autolib' et d'Autoliberté ont fleuri dans la capitale.

R.V.

À Nice, Auto Bleue pourrait aussi évoluer vers le one-way

En avril 2011, Nice lançait le premier service d'autopartage français «à grande échelle» exclusivement basé sur des voitures électriques. Géré par le groupe Venap, composé de Veolia Transport et EDF, il compte aujourd'hui 140 véhicules, 42 stations et 4000 abonnés. Contrairement à Autolib', l'utilisateur doit rendre son véhicule à sa station de départ, selon le principe du «trajet en boucle». Mais une évolution vers le one-way est à l'ordre du jour. «*Nous étudions la possibilité de proposer le one-way en option. Mais nous n'envisageons pas pour autant d'abandonner le trajet en boucle. Les deux systèmes pourraient tout à fait coexister*», explique Véronique Paquis, adjointe au maire de Nice chargée du développement durable. Pour Thierry Chiocca, directeur de Venap, «*nous ne pouvons ignorer la forte demande autour du one-way. Il permet de répondre à tous les besoins de la mobilité, notamment les trajets travail/domicile, qui ne sont pas couverts par le trajet en boucle*». Mais il se dit encore partagé. «*Les prix d'Autolib' Paris sont*

supérieurs à ceux d'Auto Bleue, notamment à cause du choix de la trace directe qui entraîne des coûts de rééquilibrage. Par ailleurs, la trace directe positionnerait Auto Bleue en concurrence directe avec les transports en commun de la ville, ce qui n'est peut-être pas souhaitable», conclut le res-

ponsable. Pour évaluer la viabilité du one-way à Nice, une étude a été commandée à L'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). Elle doit notamment évaluer le niveau de masse critique nécessaire à atteindre à Nice pour que le rééquilibrage des stations soit en partie réalisé mécanique-

ment par les clients. En attendant les résultats de cette étude, prévus pour 2013, Auto Bleue maintient donc le principe du trajet en boucle. Ce qui n'empêche pas le service d'évoluer. Il devrait compter 200 véhicules et 70 stations d'ici la fin 2013.

Christophe Guillemin

MYCAR : UN RELAIS DE CROISSANCE POUR AUTOLIB'

Un an après son lancement, Autolib' a dépassé tous ses objectifs. Le service, qui compte 47 500 abonnés et a franchi le cap des 800 000 locations, pourrait être rentable en 2014 avec quatre ans d'avance. Bolloré veut confirmer ce succès en lançant des offres complémentaires à direction des entreprises, comme «Mycar» qui fournit des flottes de véhicules électriques rechargeables dans le réseau Autolib'. Premier contrat signé avec le groupe Atos.

«**N**ous sommes très fiers de cette première année, mais il ne faut pas crier victoire trop tôt. C'est une première mondiale qui doit se juger sur la durée.» A l'occasion du premier anniversaire d'Autolib', la prudence de Vincent Bolloré contrastait un peu avec les excellents résultats commerciaux de son système de voitures en libre-service. Le cap des 800 000 locations a été franchi. Le service qui compte 47 500 abonnés dont 17 500 à l'année pourrait être rentable mi-2014, soit avec quatre ans d'avance. Pour cela, il faudrait atteindre les 150 000 abonnés dont 50 000 clients annuels, ce qui semble tout à fait possible si le rythme se maintient. Et si la durée de vie des batteries testées en laboratoire avec succès n'est pas affectée par un usage quotidien forcément plus éprouvant. C'est d'ailleurs cette seule incertitude qui incite Vincent Bolloré à la prudence. Pour le reste, l'entrepreneur breton est ravi de cette première année. «C'est un succès commercial. C'est un succès technique tant du côté de la voiture, la BlueCar construite par Pininfarina, que du côté des batteries. C'est un succès humain puisque nous avons recruté plus de 500 personnes, les fameux ambassadeurs et les employés du centre opérationnel. Enfin, c'est un succès également au plan de la communication puisque les voitures sont en permanence connectées : nous savons où elles se trouvent et si elles ont été accidentées, nous connaissons l'état de la batterie, où sont les places disponibles...»

Des abonnés annuels choyés

C'est le lancement du logiciel de réservation et de localisation des véhicules en avril 2012 qui a donné le coup d'accélérateur à Autolib'. Avec cet outil, utilisable via leur téléphone mobile, les clients peuvent localiser les voitures disponibles et réserver une place à l'arrivée. Les ambassadeurs informés en amont peuvent ainsi déplacer les véhicules en fonction des besoins. Un investissement qui, selon Morald Chibout, directeur général d'Autolib', aurait fait bondir les ventes d'abonnement de 40% en mai. C'est surtout sur les abonnés annuels, «ceux qui utilisent une voiture deux fois par semaine en moyenne», que repose la rentabilité du système. C'est pourquoi ils sont particulièrement choyés et recherchés. Le service de location propose notamment des formules d'abonnement aux entreprises et aux administrations pour leurs salariés. Mais Bolloré veut aller plus loin et a lancé en décembre le concept «Mycar» qui consiste à fournir des flottes de véhicules aux entreprises. Le premier contrat a été signé avec le groupe Atos. Un contrat qui est aussi un partenariat puisque le groupe Atos, acteur mondial des services informatiques, fournira «des services informatiques innovants aux véhicules connectés de Bolloré et à ses activités dans le domaine de l'énergie», indique un communiqué des deux groupes.

Mycar pour réduire l'empreinte carbone

Dans un premier temps, Mycar n'est implanté qu'au siège d'Atos à Bezons en région parisienne. Une dizaine de BlueCar électriques aux couleurs d'Atos sont à la disposition des 4500 collaborateurs du groupe qui pourront réserver par le système intranet du site. Pour les recharger, Atos a installé 60 m² de panneaux photovoltaïques fournissant une puissance de 12 mégawatts/heure permettant la recharge complète d'un véhicule, l'objectif étant d'atteindre 60 mégawatts/heure dans le courant de l'année prochaine. Mais l'originalité du système tient au fait qu'outre les véhicules Bolloré il fournit l'accès de ces véhicules aux stations Autolib' et à leurs bornes de recharge installées sur la voie publique. Coût de ce nouveau service qui pourrait s'étendre rapidement à d'autres sites du groupe Atos en France et à l'étranger : 485 euros par voiture et par mois. Une opération qui s'inscrit dans le cadre du programme «Bien-être au travail», lancé par Atos en 2010 : «Mycar a de nombreux avantages et va notamment nous aider à réduire nos frais de transport et surtout notre empreinte carbone», explique Thierry Breton, PDG d'Atos. Avec Mycar, Bolloré dispose d'un nouveau relais de croissance pour Autolib' qui lui permet de rentabiliser au maximum l'infrastructure déployée à Paris.

Robert Viennet