



CE QU'AUTOLIB'
COÛTE AU
CONTRIBUABLE*

119
MILLIONS
D'EUROS

CE QU'AUTOLIB'
DEVAIT COÛTER
AU CONTRIBUABLE

0
EURO

*Autolib' : estimation des pertes qui resteront à la charge des collectivités à l'issue du contrat, en 2023. Source : Bolloré.

AUTOLIB', VELIB' ... À LA FIN, C'EST LE CONTRIBUABLE QUI PAIE

L'auto électrique et le vélo en libre-service, c'est moderne et écologique, certes. Mais, contrairement à ce que disent les opérateurs, cela coûte cher à la collectivité.



«Pour atteindre l'équilibre, il faudrait compter environ 82 000 abonnés»

VINCENT BOLLORÉ, janvier 2015

L'an dernier, comme tous les quinze ans, le canal Saint-Martin à Paris a été récuré de fond en comble. Un travail de titan, qui implique la vidange des 90 000 mètres cubes d'eau. Dans la vase, des déchets de toutes sortes ont été découverts : chaises, poussettes, Caddie et... une centaine de Vélib', les vélos en libre-service de la ville. «Hélas, depuis l'origine, le vol et le vandalisme nous coûtent cher», déplore Albert Asséraf, un des DG de JC-Decaux, l'opérateur de Vélib'. En réalité, c'est surtout le contribuable parisien qui va payer la note.

Car, contrairement à ce que répète le roi du mobilier urbain, son contrat en or a bien un coût pour la collectivité. Et il ne se limite pas à sa contribution aux frais du vandalisme (1,7 million d'euros par an). Selon l'audit de l'Inspection générale de la ville de Paris, Vélib' a pesé sur les finances de la capitale à hauteur de 90 millions d'euros sur la période 2008-2014. Soit 12,8 millions par an, en moyenne. En 2007, Bertrand Delanoë, alors maire de Paris, avait juré ses grands dieux que ce serait indolore pour la feuille d'impôts! C'est à peu près le même discours rassurant que tient Anne Hidalgo au sujet d'Autolib', sur la foi du deal signé en

2011. Le groupe Bolloré, inventeur de ce dispositif de voitures électriques en libre-service, avait promis qu'il atteindrait rapidement l'équilibre. Six ans plus tard, on en est très loin. En novembre dernier, Bolloré a admis que cette «délégation de service public» accuserait un trou de 179 millions d'euros au terme du contrat, en 2023. Les 96 communes membres du syndicat Autolib' Métropole s'en sont émues au point de déclencher un audit... Et pour cause : en cas de déficit, Bolloré s'est engagé à ne prendre à sa charge «que» 60 millions d'euros! Le reste ? Aux mairies de l'assumer... Soyons juste, Vélib' a connu un vrai succès populaire et Autolib' est une



CE QUE VELIB'
COÛTE AU
CONTRIBUABLE*

114
MILLIONS
D'EUROS

CE QUE VELIB'
DEVAIT COÛTER
AU CONTRIBUABLE

0
EURO

réussite technologique. «Nous avons 300 000 abonnés et cela continue d'augmenter», se félicite, chez Velib', Albert Asséraf, fier de ses 40 millions de locations par an. Côté Bolloré, l'autosatisfaction est aussi de mise. «Avec ses 4 000 voitures électriques et ses 135 000 abonnés, Autolib' est un service extraordinaire, unique au monde !», s'enflamme Gilles Alix, le directeur général du groupe.

MAIS ALORS, OÙ EST LE LOUP ?

Dans les contrats. Manifestement, la mairie de Paris n'a pas négocié très ferme. Avec Vélib', les élus se sont retrouvés pieds et poings liés par plusieurs avenants. De quoi modifier l'équilibre du contrat, «aujourd'hui en défaveur de la ville», note l'Inspection générale. L'un des plus lourds concerne le vandalisme, dont personne n'avait évalué l'ampleur. Au départ, la charge devait en incomber au seul JCDecaux. Mais ensuite, il a été décidé que si les dégradations dépassaient 4% et jusqu'à 25% du parc de vélos disponibles, la ville verserait 400 euros par vélo volé ou détruit. Un gouffre. L'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) a estimé que la quasi-totalité du parc est volée chaque année, soit 19 000 vélos. Si 91% sont retrouvés, près de 5 000 finissent à la benne, totalement «HS». Malicieux, l'audit se demande si JCDecaux a vraiment tout fait pour réduire les vols.

Un autre souci tient aux modèles économiques mêmes de ces solutions de «mobilité douce». Le cabinet d'études spécialisé 6T s'est penché sur le cas d'Autolib'. Son constat : le nombre d'abonnés progresse, mais la fréquence d'utilisation diminue. «Pour que le service soit rentable, il faudrait que chaque voiture serve plus», commente Gautier Jacquemain, l'un des auteurs de l'étude. Or selon lui, après l'engouement de départ, le système bute aujourd'hui sur un «plafond de verre». Le manque de disponibilité des véhicules dans certaines stations ou la propreté parfois douteuse n'aident pas. «Et les VTC, autre système de voitures partagées, leur font de l'ombre», estime le chercheur.

Quant à Vélib', c'est une usine à gaz : la ville encaisse les recettes du service, mais abandonne ses rentrées publicitaires - 32 millions de manque à gagner par an ! - au profit de JCDecaux qui, en contrepartie, installe l'infrastructure et l'entretien. La complexité du montage rend les chiffres très compliqués. Paris évalue à 1 773 euros par an le coût d'un vélo dans la capitale et à 2 445 euros par an en banlieue (aussi pris en charge par la ville). L'économiste Frédéric Héran, auteur de «Le Retour de la bicyclette» (La Découverte), estime, lui, que la note est plus proche de 4 000 euros par engin. Une évaluation cohérente avec l'estimation de Mobiped pour Le Vélo, le service équivalent à Marseille

*Vélib' : dépenses restant à la charge de la ville de Paris sur les années 2008-2016. Estimation Capital sur la base de l'audit de l'Inspection générale de la mairie de Paris.



«Cela ne coûte rien au contribuable. Au contraire, notre collectivité percevra une redevance annuelle de 3 millions d'euros.»

BERTRAND DELANOË, maire de Paris, en juillet 2007

(3 260 euros). Les solutions ? Elles pourraient émerger du nouvel appel d'offres «Vélib'2». Il se déploiera en 2018 à l'échelle de la métropole parisienne, avec 30% de vélos électriques. Déjà, le contrat sera déconnecté de la publicité. Les candidats (JCDecaux, Smoove et Intermobility) ont promis des innovations pour mieux prévenir les vols et les dégradations. «Nos vélos sont équipés de cadenas intégrés dans la fourche, beaucoup plus résistants que les modèles actuels, et ils auront une électronique embarquée communicante pour suivre les usages», explique Laurent Mercat, le patron de Smoove.

CÔTÉ AUTOLIB', plusieurs pistes sont étudiées pour réduire les pertes : mettre de la publicité sur les voitures (mais la loi s'y oppose), augmenter les tarifs, supprimer des stations... «Le problème avec le service public, c'est que nous sommes obligés d'aller à des endroits où il n'y a pas de demande. Sur 1080 stations, nous demandons d'en fermer 200», tranche Gilles Alix, qui se verrait bien aussi exempté de la redevance pour occupation de la voirie (750 euros, par place et par an, payés aux villes). «Bolloré sort les biceps et attend que les communes crachent au bassin !», s'insurge Hervé Fleury, l'adjoint chargé de la mobilité à la mairie de Versailles. Il y a de l'électricité dans l'air. ☺