

Bolloré sauvera-t-il Autolib'?



« *Un gigantesque fiasco* ». [Avec ce titre, les Inrocks \(21 décembre\)](#) n'y vont pas de main morte. Autolib', le beau bébé de Vincent Bolloré, l'enfant chéri de la mairie de Paris, serait donc un gouffre financier ? 5 ans après le lancement de la petite auto grise et électrique dans les rues de Paris et de sa proche banlieue, la maison Bolloré et [Autolib' Métropole, le syndicat mixte qui regroupe les 97 communes adhérentes](#), ne cessent pourtant de communiquer sur le nombre de voyages effectués, la praticité du système et son exportation dans le monde entier.

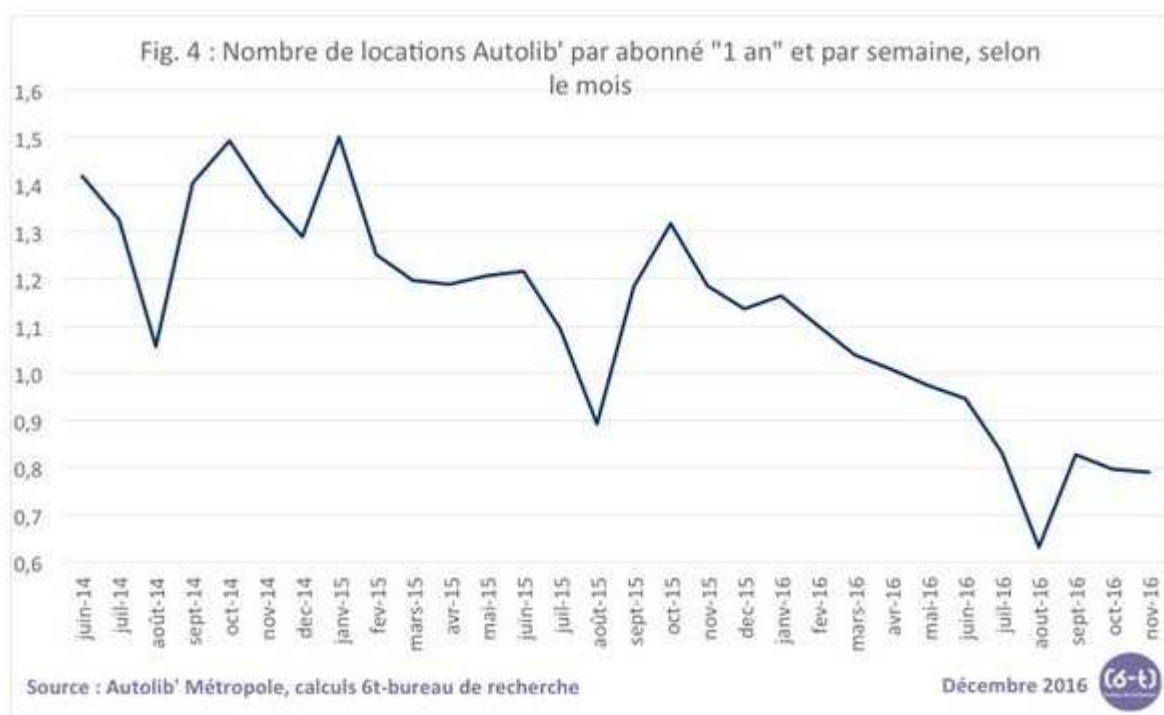
En réalité, ce « *fiasco* », [également relevé par Libération](#), n'est pas une surprise. Déjà, en décembre 2014, interrogé sur le coût d'Autolib pour son groupe, M. Bolloré répondait simplement : « *c'est ruineux* ». Pour parvenir au point mort, sinon à la rentabilité, l'homme d'affaires comptait encore sur la multiplication du nombre d'abonnés et sur le « *réflexe Autolib'* », le fait d'emprunter systématiquement une voiture en libre-service plutôt que son propre véhicule ou que n'importe quel autre moyen de transport.



Plus

d'abonnés, moins d'utilisations. Une [étude publiée le 15 décembre par le cabinet de conseil 6T](#) vient doucher les espoirs du groupe. Pour le consultant, qui a effectué ce travail de son propre chef et sans financement extérieur, « *Autolib' ne sera jamais rentable* ». Les auteurs du document étudient les données du syndicat Autolib' Métropole depuis le lancement du service. Ils constatent une forte hausse du nombre d'abonnés, mais aussi une baisse du nombre d'utilisateurs depuis un an.

En pratiquant une politique passablement agressive ([un exemple ici](#)) de recrutement des abonnés, Autolib' disposait en novembre 2016 de 131000 abonnés à l'année. Mais l'usage a reculé entre 2015 et 2016, affirme 6T. Les recettes résultant des trajets ne croissent que légèrement. Or, cette petite progression ne s'explique, selon 6T, que par la hausse des tarifs décrétée le 1^{er} février 2016. Selon les calculs du bureau d'études, ni confirmés, ni infirmés par Autolib', seuls 5,8 millions de trajets ont été effectués en 2016, contre 6,2 millions en 2015.



Point mort mouvant. De fait, le « *point mort* » du service a remarquablement évolué depuis 5 ans. M. Bolloré lui-

même le fixait à 50000 abonnés en 2013, 60000 début 2014, 82000 début 2015. Et avec 131000 abonnés en novembre 2016, cet équilibre n'est toujours pas atteint.

Pourquoi cette désaffection ? D'abord parce que le marché de la mobilité individuelle parisienne a changé depuis 2011, date de la mise en service des Autolib'. Entretemps, les voitures de tourisme avec chauffeur (VTC) et singulièrement Uber, ont imposé leur marque. La clientèle potentiellement séduite par Autolib', des cadres parisiens, masculins, qui préfèrent conduire une voiture d'un point à un autre plutôt que d'emprunter les transports publics ([leur profil détaillé ici](#)), ont découvert qu'ils pouvaient disposer exactement du même service, mais en plus sans conduire. Et dans une voiture à la propreté irréprochable, ce qui n'est pas toujours le cas des voitures grises.

Ensuite, les Autolib' sont moins disponibles qu'aux premiers temps de l'existence du service. On compte certes un peu plus de voitures, mais beaucoup plus d'abonnés. Dès lors, un utilisateur a plus de mal à trouver une voiture dans son entourage immédiat et à l'heure à laquelle il souhaite la réserver. Le « *réflexe Autolib'* » qui était censé pérenniser le service, en prend un coup.



Le vrai

autopartage. Au fond, la Ville de Paris paie aujourd'hui son choix. Avant Autolib', il existait déjà dans la capitale un service d'autopartage, partage de voitures entre différents utilisateurs, aussi appelé carsharing. Baptisé successivement Caisse commune, Mobizen puis [Communauto](#), ce service n'est pas très connu. Pas seulement parce qu'il [change de nom tous les cinq ans](#). Mais parce qu'au-delà de ses concepteurs, personne n'en fait réellement la publicité. Pas même, [à quelques exceptions près](#), la Ville de Paris. Mais voilà, plutôt que d'encourager des sociétés privées existantes, Paris a préféré se tourner vers Bolloré, grand groupe industriel. Toujours cette manie française de faire confiance aux multinationales plutôt qu'aux PME.

Un adjoint de Bertrand Delanoë le reconnaissait dès 2013: « On a raté l'objectif: Autolib' ne supprime pas de voitures » (mars 2013)

Et maintenant, que faire ? 6T souligne qu'il reste quatre solutions. Elles consistent à faire payer, au choix, le groupe Bolloré (une sorte de mécénat), les utilisateurs (en augmentant les tarifs), les annonceurs (en couvrant les voitures de bandeaux publicitaires) ou les contribuables (par l'intermédiaire des municipalités). Pour l'instant, c'est la solution consistant à faire payer les utilisateurs qui semble privilégiée: à partir du 1er février, la demi-heure d'utilisation va passer de 6 à 7€.

Des maires peu enthousiastes. Les maires, quant à eux, pourraient être refroidis. Déjà, dans les Yvelines, Viroflay (15000 habitants) et Le Bois d'Arcy (14000 habitants) ont renoncé à implanter le service. « *Le syndicat Autolib' accuserait un déficit de l'ordre de 170 millions d'euros, couvert contractuellement par la société Bolloré à hauteur de 60 millions. Le risque que le déficit résiduel soit couvert par les communes adhérentes est très élevé* », confie le maire de Viroflay, Olivier Lebrun (LR), [au magazine 78 Actu](#). Selon ce même article, le maire de Versailles, François de Mazières (div. droite), se méfie : « *Il y a une vraie menace dont nous n'avions pas conscience au départ* ». Cela ressemble quand même beaucoup à un fiasco.

Olivier Razemon