

2011

Politique des Transports (2011)



Cyril EDMOND

Aubin LOPEZ

Thomas METTEY

Thomas VILLALBA

ENTPE

26/03/2011

Introduction

Autolib' est un projet de véhicules propres en libre-service, directement inspiré du système Vélib', permettant à chacun d'emprunter un véhicule à tout moment (service 24h sur 24), sans réservation préalable, et sans la contrainte d'avoir à le redéposer à l'endroit où on l'a pris.

Au total, 2000 voitures à Paris et environ 2000 autres en proche couronne devraient à être être à la disposition des franciliens.

Il s'agit d'un projet innovant : aucun système de ce type et de cette ampleur n'existe aujourd'hui. Certaines autres collectivités s'y sont essayées, avec des petites flottes ; mais aucune métropole n'a tenté, à ce jour, la mise en œuvre du concept à grande échelle.

La Ville entend ainsi répondre à un double défi : favoriser la mobilité de tous à l'échelle du cœur de l'agglomération et promouvoir l'utilisation de services de transport respectueux de l'environnement. Autolib' vient donc s'ajouter aux différents modes de transport actuellement en place dans la capitale, à savoir :

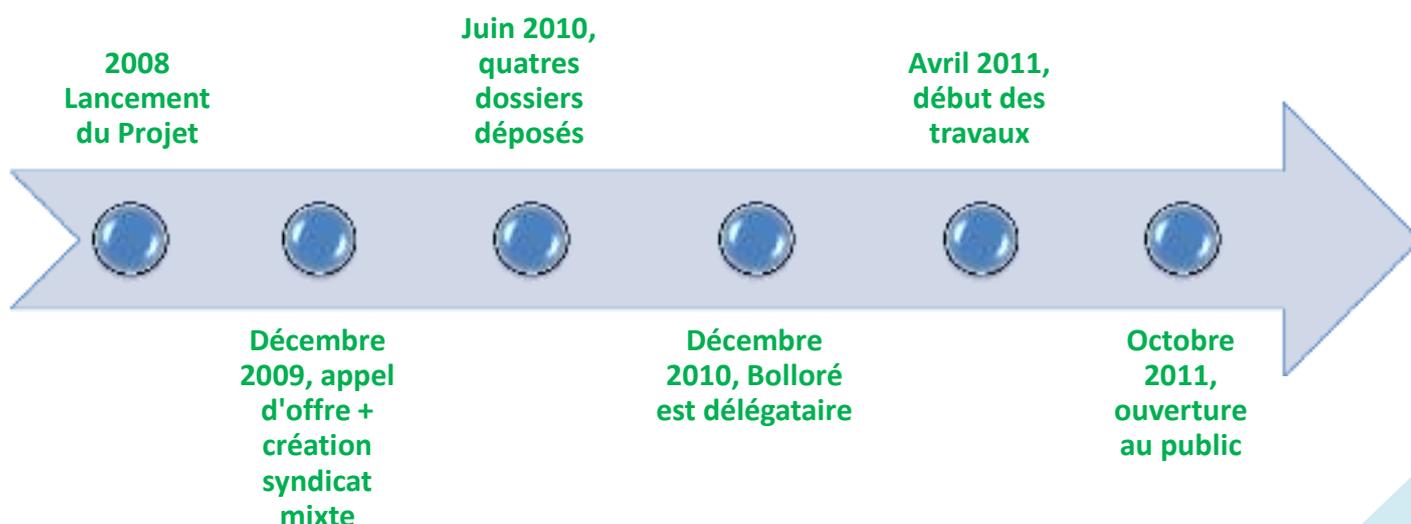
- les transports en commun (métro, bus, tramway), qui ne sont pas forcément adaptés
- pour tous les motifs de déplacements ;
- le vélo - avec notamment Vélib' ;
- l'offre de taxis ;
- les services de location de voitures classiques.

On se propose ici d'étudier différentes caractéristiques de ce nouvel mode de transport. Pour cela, nous présenterons tout d'abord le fonctionnement d'Autolib, puis nous nous intéresserons à son bilan économique pour nous interroger enfin sur la pertinence de l'implantation d'un tel système en lien avec les politiques actuelles de développement durable.

1. Présentation d'Autolib

1.1. Bref Historique

- En 2008, après le succès de Velib', Bertrand Delanoë annonce l'arrivée prochaine du projet AutoLib'.
- En Octobre 2009, le préfet de Paris donne son accord pour la création du syndicat mixte, entité responsable du suivi du projet Autolib'.
- En décembre 2009 est créé le syndicat mixte. Il lance un appel d'offre pour 3000 véhicules en services.
- En février 2010, six dossiers de candidatures sont présentés, quatre seulement sont retenus pour déposer une offre.
- En juin 2010, les dossiers sont présentés au syndicat mixte par la SNCF, Ada, Bolloré et Veolia Transport.
- En juillet Ada est écarté et enfin en décembre le syndicat décide d'attribuer la délégation de service public Autolib' à Bolloré.
- Les travaux commenceront en Avril 2011.
- Une phase de test sera lancée dès août ou septembre avant l'ouverture au public prévue en octobre 2011.



1.2. Principe de fonctionnement

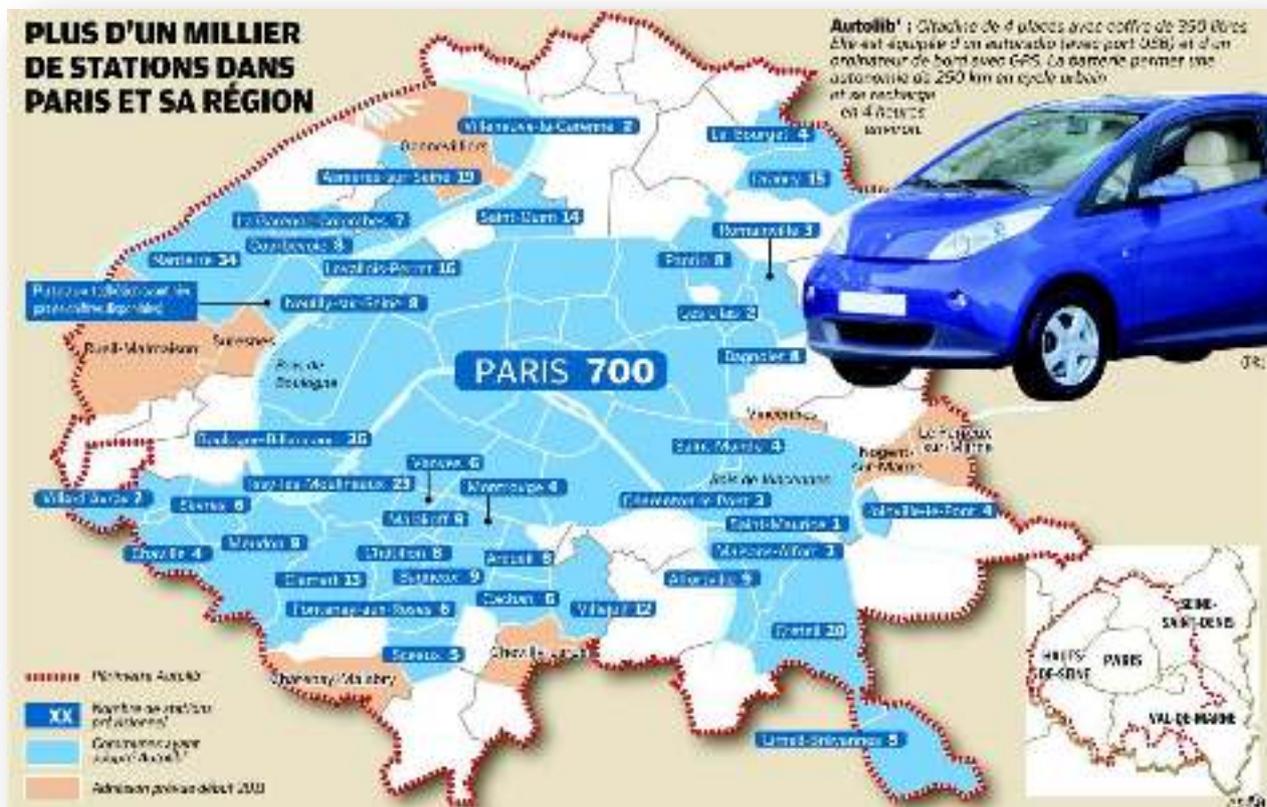
Auto Lib' est un service à la mobilité des personnes, permettant aux habitants du centre ville et de certaines communes de la première couronne de Paris, de disposer d'automobiles en libre partage 24h/24.

Les automobiles sont à disposition des utilisateurs dans des stations installées dans les différentes communes, en voirie ou en parc de stationnement. Les utilisateurs d'AutoLib' pourront remettre le véhicule dans une station différente de celle de départ! C'est le principe d'automobile en trace libre. Ce principe permet d'optimiser la disponibilité des véhicules.

Les véhicules utilisées seront donc des citadines 4 places, électrique, ayant une autonomie de 250 km et se rechargeant en 8 heures.

Chaque station possède en moyenne 6 emplacements pour les véhicules. La réussite et le bon fonctionnement d'AutoLib' repose donc sur un maillage assez fin de ces différentes communes. Voici donc la répartition des stations dans les communes adhérentes au projet.

AutoLib' s'installera donc dans 45 communes partenaires, avec 1120 stations implantées dans lesquelles sera déployées à terme plus de 3000 véhicules. Le maillage est donc particulièrement fin, permettant plus grande facilité d'utilisation.



AutoLib' s'inscrit dans une politique de développement durable de la ville de Paris. Le projet vise à diminuer le nombre de kilomètre parcouru en voiture au sein de la capitale et le taux de possession de véhicules (un véhicule en auto-partage remplacerait 5 véhicules personnels. Il conduira également à une diminution des places de parking et permettra aux personnes qui n'en avaient pas les moyens de bénéficier d'un véhicule. Des plus les véhicules étant électriques ce service va contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants de proximité, ainsi que des nuisances sonores liées à l'automobile.

Pour ce dernier objectif les tarifs d'utilisation d'AutoLib' doivent être abordable et avantageux par rapport à la possession d'un véhicule. Nous étudierons ce dernier point dans la partie 2. Les tarifs en vigueur seront les suivant :

Période d'abonnement	24h	7 jours	1 an
Cout d'utilisation	<ul style="list-style-type: none"> • 10 € • +7 € la 1ere demie heure d'utilisation (puis 6€ puis 8€) 	<ul style="list-style-type: none"> • 15€ • +7 € la 1ere demie heure d'utilisation (puis 6€ puis 8€) 	<ul style="list-style-type: none"> • 12€/mois • +5 € la 1ere demie heure d'utilisation (puis 4€ puis 6€)

1.3. Clientèle visée

Autolib' ne se veut pas être concurrent des autres systèmes de transport (ce qui lui est reproché notamment par les chauffeurs de taxi). Autolib' à été pensé comme un service complémentaire aux systèmes de transport préexistant dans la capitale (métro, taxi, RER, Bus, vélo). En effet AutoLib' est destiné à répondre à des besoins de déplacement difficilement réalisables en transport en commun. Ces déplacements sont rendus difficiles pour de nombreuses raisons : nombreux changements de ligne, personnes chargées, destination peu desservie par le réseau actuel, heure tardive de déplacement etc...

L'attrait d'Autolib' vient donc du constat que pour certains trajets la voiture reste le meilleur mode de déplacement. Les motifs les plus fréquemment cité par les usagers pour l'utilisation d'Autolib' sont : aller faire des courses (87% des personnes interrogées), sortir en soirée ou en week-end (cité par 81% des personnes interrogées). Seulement 20% des personnes souhaitent utiliser Autolib' dans les déplacements domicile-travail, qui sont pourtant les plus importants en termes de distances parcourues. On note également que 80% des déplacements projetés se feront entre Paris et sa première couronne et non pas intra muros.

Autolib' veut viser une clientèle large. Le service Autolib' sera accessible à tous les possesseurs d'un permis de conduire valide, sans limitation liée à l'âge ou à la date d'obtention du permis de conduire, contrairement aux services de locations. L'offre s'adresse ainsi d'une part aux ménages motorisés qui peuvent trouver l'occasion de renoncer à la possession d'un véhicule personnel (30% des automobilistes parisiens et

de sa première couronne seraient prêt à abandonné leur véhicule personnel), et permet d'autre part aux ménages non - motorisés d'accéder lorsqu'ils en ont vraiment besoin à un véhicule sans avoir à s'en équiper.

Les tarifs abordables rendent accessible le service, aux jeunes (entre 18 et 22 ans) et aux familles avec des véhicules possédant 4 places et une réduction de 10% sur les abonnements (possibilité de louer des sièges pour enfants également). D'après les études marketing la clientèle visée sera plutôt jeune 42% auraient entre 18 et 34 ans. De plus 45 % des 18-24 ans se disent potentiellement intéressé par le service proposé par AutoLib'.

AutoLib' a donc pour vocation de proposer les avantages d'une automobile sans avoir à en posséder une. Elle s'adresse à une clientèle de tout âge et tout sexe, s'appuyant sur une demande forte des jeunes de 18 à 24 ans. Les déplacements se feront en majorité entre Paris et sa première colonne.

1.4. Les acteurs

Nous allons maintenant nous intéresser aux différents acteurs présents dans le projet.

Le syndicat Mixte :



Le projet AutoLib' fut lancé sous l'impulsion des collectivités du cœur de l'agglomération parisienne, principalement la ville de Paris, souhaitant mettre en place un système de véhicule en libre-service. Elles se sont ainsi regroupées pour former un Syndicat Mixte Ouvert créé par arrêté préfectoral, après une délibération unanime des collectivités. Les collectivités formant le syndicat sont au nombre de 45 comprenant la région Ile de France et la ville de Paris. Une subvention d'investissement est demandée à chaque commune pour l'établissement des stations sur son territoire.

Le syndicat représente un outil nécessaire aux collectivités pour veiller à la délégation du service public Auto Lib' sur le périmètre étudié. Il va en effet être responsable du projet AutoLib' et plus précisément de l'appel d'offres, de l'implantation du service AutoLib', de la gestion du service pour ses membres.

La région Ile de France :



Elle va participer au financement des stations AutoLib' de par un montant de 4 millions d'euros.

La ville de Paris :



Elle va financer la plus grande partie du projet : 35 millions sur les 50 nécessaires à la construction des stations.

Bolloré SA :



Bolloré SA est le gestionnaire choisi par le syndicat mixte. Il sera responsable de l'exploitation d'AutoLib'. L'entreprise est chargée de la construction des véhicules et des stations et également la conception d'un système de gestion. Elle prend également en charge les dégâts dus au vandalisme et est responsable de toute perte de chiffre d'affaire. Elle récupère les bénéfices créés par le service AutoLib' mais doit tout de même payer des redevances au syndicat pour l'occupation de sites communaux.

Etat :



L'état sera sollicité par le syndicat mixte puisque celui-ci subventionne les infrastructures servant à la recharge des véhicules électriques.

2. CARACTÉRISTIQUES ÉCONOMIQUES D'AUTOLIB

2.1. Ressources Financières

Mis à part le versement éventuel d'une subvention pour compensation d'obligations de service public, l'exploitant d'Autolib sera uniquement rémunéré grâce aux recettes liées à l'exploitation du service. Ces recettes proviennent :

- de la vente d'abonnements aux usagers
- des recettes liées aux locations de véhicules
- de la vente de données relatives au service
- des droits d'usage perçus sur la mise à disposition de bornes de recharge électrique accessibles au grand public
- des recettes liées à la mise à disposition de l'infrastructure à des opérateurs tiers
- de recettes accessoires

La détermination précise du montant de l'éventuelle subvention sera réalisée au regard des plans d'affaires proposés par les candidats en s'assurant que la compensation ne dépasse pas ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

L'exploitant d'Autolib peut demander à bénéficier, au vu de son bilan financier prévisionnel, d'une subvention pour compensation de service public. Il doit justifier sa demande tant en terme de montant qu'en terme de motivation. Le montant maximal de la subvention qui pourra être consentie par le syndicat mixte est de 50000€ par station, en considérant que la taille moyenne d'une station est de 6 places.

De plus, la mise à disposition et la gestion d'une infrastructure de recharge des véhicules électriques privatifs peut faire l'objet d'une subvention complémentaire s'il en résulte des obligations de service public particulières.

D'autre part, le syndicat mixte autorise l'exploitant à commercialiser certaines informations concernant la disponibilité des véhicules ou le remplissage et le positionnement des stations à des tiers, ce qui peut constituer une source de revenus supplémentaire. Les organismes tiers souhaitant disposer des données doivent être traités de façon équitable, notamment en ce qui concerne la disponibilité, la qualité, le type de données et le prix de vente des données.

L'exploitant est alors responsable de la production de ces données et de leur mise à disposition en temps réel. Il est également responsable de la collecte de la recette résultant de la vente d'informations.

Concernant la mise à disposition de l'infrastructure et des bornes de recharge électrique accessibles au grand public, l'exploitant doit garantir l'utilisation partagée de l'infrastructure de recharge des véhicules électriques privatifs qui pourra donc être exploitée par des organismes tiers (différentes propositions sont à l'étude actuellement). Ces derniers pourront disposer des infrastructures de recharge non réservées à ALS,

ainsi que de l'infrastructure elle-même pour établir leurs propres bornes de recharge, de façon équitable, notamment en ce qui concerne la disponibilité, la qualité et le prix d'accès aux infrastructures par rapport à l'usage qui en serait fait pour l'exploitation des véhicules Autolib'. L'accord du syndicat mixte est nécessaire pour la conclusion de tout contrat de mise à disposition de ces infrastructures à des tiers.

Redevances

L'exploitant est soumis au paiement d'une redevance d'occupation du domaine public pour la mise à disposition de places de stationnement sur la voirie. Il verse au syndicat mixte une redevance de 750€ par an et par place située sur la voie publique. Le syndicat mixte la redistribue ensuite aux communes ou groupements de communes adhérents, au prorata du nombre de places de stationnement sur leurs territoires respectifs.

Investissements et coûts de fonctionnement

Les coûts d'investissement sont principalement liés à la construction de l'infrastructure de recharge des véhicules et à l'achat des stations ainsi qu'à la réalisation des développements informatiques nécessaires au fonctionnement du système. Les coûts d'investissement ont été d'environ 200 millions d'euros pour la mise en place d'Autolib à Paris.

Les coûts de fonctionnement sont constitués des dépenses d'entretien, de maintenance, d'exploitation, et des charges liées au renouvellement du matériel, à la gestion commerciale, etc. Ils sont estimés à environ 80 M€ par an pour un réseau de la taille que celui prévu pour le lancement d'Autolib à Paris.

Les recettes commerciales tirées de la délégation de service public sont estimées à environ 95 M€ par an. Le fonctionnement du système sera financé par les recettes (abonnements, utilisations) et le syndicat contribue à l'investissement (équipement des stations en bornes de recharge notamment). L'objectif est de parvenir à équilibrer l'exploitation du système par les recettes issues des usagers (abonnements et locations).

Les collectivités publiques pourront être amenées à verser une subvention d'investissement (en une fois au début du contrat ou répartie sur la durée du contrat) afin de financer tout ou partie du coût d'installation de l'infrastructure de recharge des véhicules électriques. Au terme du contrat d'une durée prévisionnelle d'environ 10 ans, cette infrastructure fera retour gratuitement aux collectivités.

Pendant la durée du contrat, plusieurs renouvellements de matériel auront lieu, sans nouvelle subvention de la part des collectivités. En effet, les évolutions technologiques et du marché (baisse du prix des batteries, des véhicules électriques et hausse du coût du pétrole) devraient permettre à l'exploitant de renouveler les équipements grâce à ses propres moyens.

Les trois départements de la petite couronne et la Région seront également sollicités pour apporter une contribution qui viendra en déduction des participations demandées aux communes et intercommunalités.

2.2. Bilan économique

Le prix d'Autolib pour l'usager :

Concernant les tarifs d'Autolib en région parisienne il est prévu un abonnement de 12 euros, à cela il faudra rajouter un coût de 5 euros par demi-heure d'utilisation.

Cette tarification du service Autolib est envisagée afin de ne pas être trop bon marché pour ne pas concurrencer inutilement d'autres services de transport. Rappelons ici qu'il ne s'agit pas d'inciter les usagers à une utilisation massive des véhicules en service, mais au contraire à n'en faire qu'un usage réservé aux strictes nécessités (courses, sorties...). La tarification n'est pas non plus trop élevée afin d'inciter les automobilistes à renoncer à leurs véhicules particuliers, ainsi le système autolib est beaucoup plus compétitif que l'utilisation d'une voiture personnelle.

Cependant l'amortissement s'annonce difficile pour l'exploitant. Il suffit de comparer ces tarifs à ceux d'un loueur courte durée comme Hertz ou Europcar, qui utilisent, qui plus est, des voitures souvent moins chères à l'achat. Les premières indications sur les tarifs des voitures électriques montrent l'ampleur du budget à prévoir. La berline Leaf de Nissan, devrait être commercialisée dans certains pays européens entre 27.500 et 30.000 euros pièce, après subventions gouvernementales, qui ne dureront pas dans le temps. Et ce prix n'inclut ni les équipements supplémentaires à prévoir pour Autolib', comme le système de géolocalisation ou les bornes de raccordement.

Comparaison avec la voiture personnelle et le taxi

En comparaison, aujourd'hui, le coût moyen d'une voiture pour un ménage est d'environ 5000 euros par an (assurance, réparations, carburant, stationnement). Le seul stationnement, coûte près de 20 euros par mois, soit plus que le prix prévu pour l'abonnement Autolib.

Concernant le taxi, une course coûte au minimum 6,10 euros (« course minimum »). Pour un trajet d'environ trois kilomètres, un tel déplacement revient à entre 7 et 10 euros. Ces tarifs nous permettent de considérer qu'il est plus intéressant d'utiliser Autolib que le taxi dès lors qu'un usager effectue plus de trois voyages de deux ou trois kilomètres minimum chacun.

Le financement d'Autolib

Le projet d'Autolib à Paris prévoit plus de 1400 stations et 4000 véhicules. Cela représente le plus grand dispositif de véhicules peu polluants et en libre-service jamais conçu.

Le choix d'un véhicule électrique génère comme on l'a vu un surcoût lors de l'acquisition des véhicules, ainsi que l'obligation de construire des stations de recharge qui ne seraient pas nécessaires avec des véhicules thermiques. Les obligations de service public à la charge de l'exploitant résultent également :

- de l'obligation de déployer l'infrastructure dans toutes les zones prévues par le contrat, y compris donc des zones non rentables
- de l'obligation d'une mise à disposition des véhicules en permanence, quelle que soit la rentabilité d'une telle mise à disposition
- de garantir l'utilisation partagée de l'infrastructure de telle sorte que d'autres opérateurs économiques pourront avoir accès à celle-ci engendrant ainsi une concurrence potentielle.

3. Pertinence d'Autolib dans les politiques de l'aménagement durable des territoires

3.1. DIAGNOSTIC ÉCOLOGIQUE

Autolib est un mode de transport dit propre dans le sens où il est non polluant. Cependant avant de les utiliser, il faut d'abord fabriquer les voitures et cela génère de la pollution. On peut aussi noter une pollution générée par le ramassage journalier de voitures situées dans les stations les plus prisées afin de les acheminer vers des stations restées vides.

D'autre part, il faut savoir que Paris est une ville où une forte proportion d'habitants n'ont pas de voiture ou n'en a pas besoin, l'offre de transports publics étant très forte. En fait, la plupart des utilisateurs d'Autolib sont des gens qui utilisaient les transports en commun.

Le report modal n'est donc pas ici très intéressant écologiquement parlant. De plus la voiture risque d'aggraver les problèmes de circulation dans Paris, en augmentant le nombre d'automobilistes, et si la circulation est plus mauvaise les temps de parcours s'en trouveront rallongés, ainsi les voitures à explosion prises dans le trafic pollueront sur des durées plus longues.

Le problème du nucléaire étant d'actualité, l'utilisation assez forte des voitures électriques d'Autolib entraîne une consommation accrue d'énergie nucléaire qu'on ne peut qualifier de propre après les dégâts constatés actuellement à Fukushima. Enfin on peut noter qu'il faut aller chercher le lithium des batteries électriques dans des mines, en Bolivie par exemple. L'extraction et l'acheminement de celles-ci sont aussi polluants.

Le bilan écologique d'Autolib semble donc mitigé, ce système mais malgré tous les points évoqués précédemment, Autolib reste évidemment moins polluant qu'une voiture à énergie fossile.

3.2. Intégration d'Autolib dans le système de transport existant

La pertinence d'un système ne peut s'évaluer qu'au regard de son implantation dans l'environnement, et face à d'autres modes. Aussi allons-nous comparer le système Autolib aux systèmes analogues dans le cadre de leur intégration au réseau existant.

La place d'Autolib sur le réseau

La première question relative à l'intégration d'Autolib est celle de la circulation sur la voie publique. La chaussée est le lieu d'échange le plus évident entre les différents modes de transport : Autolib, Vélib, bus et tramway (ces deux derniers modes circulent souvent en site propre, plus systématique pour le tramway).

Sur la route, Autolib copie les comportements des automobilistes. En termes de circulation, Autolib est identique au mode de voiture particulière. Il n'y a donc pas d'intérêt à considérer qu'Autolib constituera une contrainte supplémentaire sur la chaussée. A Lyon par exemple, les 70 véhicules en libre-service ne changent pas le trafic automobile ; en conséquence nous pouvons affirmer qu'Autolib n'a pas d'emprise particulière sur le réseau.

La place d'Autolib est assurée du fait que les véhicules loués s'intègrent par nature dans le trafic automobile déjà existant.

Autolib et les transports en commun

Rappelons qu'Autolib regroupe sous son appellation deux modes proches, mais qui diffèrent dans leur utilisation :

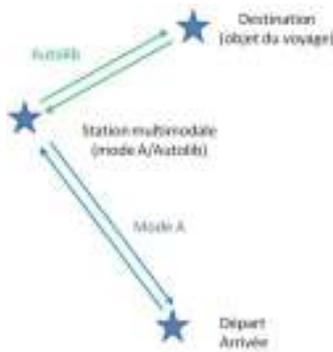
- le mode d'autopartage parisien en « one-way »,
- le mode d'autopartage lyonnais qui impose l'utilisation de véhicules en boucle.

Le mode parisien présente un avantage certain face au système lyonnais. En effet, le principe du « one-way » permet de prendre le véhicule depuis une station donnée est de le rendre dans une autre station. Ce fonctionnement permet de se rendre d'un point de départ vers des stations multimodales.

La version lyonnaise d'Autolib est insatisfaisante sur le terrain de l'échange avec les transports en commun. Étudions les cas de deux voyages faisant intervenir Autolib :

- Dans le cas d'un voyage qui se fait d'abord en transport en commun :

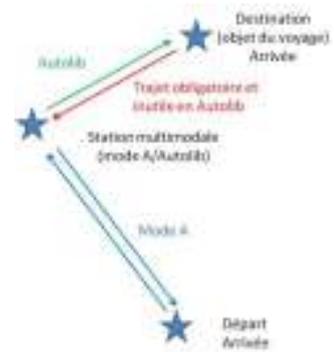
Un usager des transports en communs existants trouvera un intérêt dans Autolib seulement si le mode de transport en commun qu'il utilise ne lui permet pas de se rendre à destination et qu'il doit retourner à son point de départ. Dans le cas où l'utilisateur ne doit pas réemprunter le transport en commun qu'il a utilisé à l'aller, Autolib n'a pas d'intérêt car l'utilisateur doit rendre le véhicule dans la station où il l'a empruntée ; retourner à la station de départ n'est pas intéressant car l'utilisateur n'a pas besoin de reprendre les transports en commun utilisés à l'aller...



Configuration idéale pour utilisation d'Autolib



Configuration inadaptée pour utilisation d'Autolib (1)

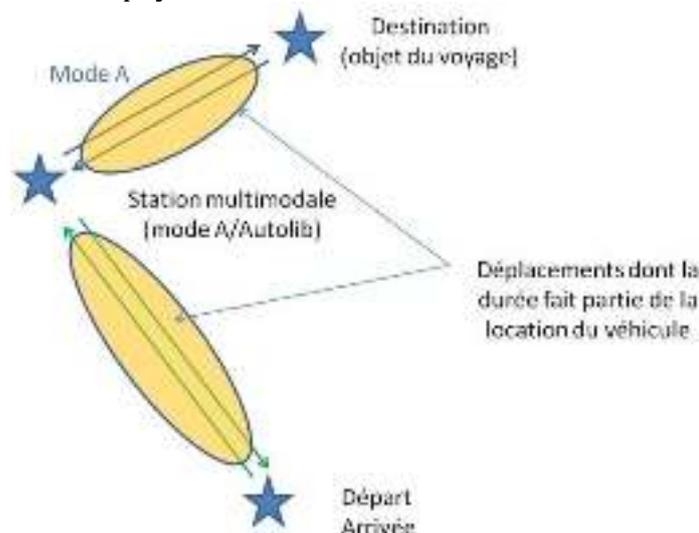


Configuration inadaptée pour utilisation d'Autolib (2)

Autolib Lyon n'est adapté qu'à peu de déplacements du fait de la contrainte des déplacements en boucle. Ceci participe de l'inadéquation entre Autolib Lyon et les voyages multimodaux.

- Dans le cas d'un voyage qui se fait d'abord en Autolib :

L'utilisateur est contraint car il ne peut pas utiliser les transports en commun sans continuer à payer le véhicule Autolib (car il est impossible de laisser le véhicule ailleurs qu'à la station de départ, sans quoi la location se poursuit). Cela implique qu'un usager ne peut envisager de voyage commençant par un déplacement via Autolib. L'utilisateur employant Autolib est contraint d'utiliser ce même mode pour aller à destination et en revenir, sous peine de devoir payer deux modes.



Voyage commençant par Autolib, et coût de location

Autolib Lyon ne se prête pas à des voyages multimodaux. Le système lyonnais ne convient pas pour des trajets qui font partie d'un voyage composé de plusieurs modes. En effet, Autolib impose d'être utilisé dans un voyage aller-retour (une boucle), et est

très coûteux lorsqu'on l'utilise pour ensuite prendre les transports en commun car alors, le temps passé en transports en commun est compté dans la location du véhicule.

Au contraire la version parisienne devrait permettre les voyages multimodaux. Un usager pourra emprunter Autolib pour réaliser une portion de voyage qu'il ne pourrait réaliser en transport en commun.

Conclusion sur l'implantation d'Autolib

Afin de pouvoir mettre en place Autolib de façon adaptée, il faut évidemment implanter les stations à proximité de pôles multimodaux. Typiquement il faut envisager de coupler les stations Autolib aux parkings existants dans des stations de transport en commun. Cet agencement permettra de favoriser l'utilisation du nouveau mode. Toutefois ce principe ne pourra pas suffire à rendre efficace l'implantation. Il s'agit là d'un simple principe d'aménagement tributaire du système lui-même ! Le système doit absolument permettre le déplacement en « one-way », car sans cette facilité les usagers n'utiliseront que peu ce nouveau mode qui impose des voyages courts et en boucle.

Le « one way » semble techniquement soutenir la multimodalité (c'est pourquoi nous avons étudié principalement le système parisien dans notre étude).

3.2. Autolib, un modèle transférable ?

Après avoir étudié l'intégration d'Autolib dans les réseaux existants, nous allons développer la question du caractère transférable de ce nouveau service.

Nous intégrerons cependant des paramètres nouveaux issus de l'étude des résultats des autres services de transport pour questionner la viabilité d'Autolib dans d'autres environnements que l'Ile de France.

La question administrative, ses impacts économiques et le transfert d'Autolib

Le premier obstacle qu'a rencontré Autolib est de nature administrative ; nous verrons quelle peut être l'influence du frein administratif en termes de financement.

❖ La contrainte administrative...

La création d'un syndicat mixte était indispensable à la naissance d'Autolib. Il s'agit de l'outil institutionnel et juridique qui accompagne la mise en place du système d'offre de transport. Il s'agit, pour le cas d'Autolib, d'un regroupement de communes d'Ile-de-France souhaitant participer à la gestion du nouveau système d'autopartage.

La création du syndicat mixte est soumise à décision préfectorale. Le préfet de Paris a tout d'abord refusé la création du syndicat mixte du fait du manque de viabilité

du projet et de sa faiblesse juridique, puis a finalement accepté la création du syndicat mixte suite à une révision du projet. La mise en place d'Autolib est dépendante de la création d'une autorité administrative habilitée à déléguer un service public tel qu'Autolib et capable de porter un soutien financier au projet.

❖ ... et ses impacts financiers nuisible à la transférabilité

Un projet de délégation de transport comme Autolib a un coût très important. Il est inenvisageable de mettre en place un système d'autopartage électrique « one-way » sans création d'une structure administrative à forte capacité de financement (typiquement un syndicat mixte, un EPIC ou une SEM). En effet, un système doté dans les mêmes proportions qu'Autolib (3 véhicules pour une station de 6 places) ne peut pas être à la charge du seul délégataire car les coûts (d'infrastructure notamment) sont très importants. La subvention publique est indispensable, il s'agit d'un argument indispensable pour attirer des délégataires car il n'existe à l'heure actuelle aucune certitude de rentabilité. Le groupe Bolloré a obtenu le marché Autolib parce qu'il était le seul candidat acceptant de prendre à sa charge l'intégralité des risques, c'est-à-dire que l'exploitant accepte de perdre la totalité des fonds qu'il engage pour la production des véhicules et des systèmes d'exploitation.

Toutefois, sans la création d'un syndicat mixte, donc sans apport financier couvrant la construction des stations d'une valeur totale de 50000k€, nous pouvons imaginer qu'aucun candidat n'aurait accepté de s'engager à hauteur de 110000k€.

Il est inenvisageable de transférer le système Autolib à un territoire (au sens de l'entité géographique) dépourvu d'une structure administrative à forte capacité de financement. L'absence d'un syndicat mixte ou d'une SEM imposerait un risque financier trop important au gestionnaire du système, si bien qu'aucune entreprise ne devrait se manifester.

Le risque de retrait politique

Nous ne l'avons pas encore développée, mais la problématique politique a une place importante dans la mise en place d'Autolib.

❖ Les avantages d'Autolib sont questionnés...

La viabilité d'autolib n'est pas vérifiée. Il persiste des interrogations relatives à la qualité du report modal qu'il va susciter dans la capitale :

- Paris est la ville de France où le taux de motorisation des personnes est le plus faible du pays. 50% des foyers ne sont pas propriétaires d'un véhicule particulier. De ce fait, les Parisiens utilisent les transports en commun de façon massive. Il existe une incertitude quant au report que va impulser le système d'autopartage en « one-way » ; la nouvelle possibilité d'utiliser un véhicule particulier ne va-t-

elle pas inciter les ménages à délaisser les transports en commun, voire à acquérir un véhicule particulier pour le foyer ?

A l'heure où le subventionnement des transports en commun est une question centrale et où les services publics de transports sont en recherche de taux d'utilisation élevés, il serait mal venu d'encourager un report des usagers de transports en commun très coûteux vers un nouveau mode.

- Autolib doit permettre de réduire la motorisation des Parisiens. Le maire de Paris vante un mode qui devrait permettre d'attirer des ménages qui utilisent la voiture occasionnellement. Le système devrait les inviter à se débarrasser de leur véhicule au profit d'un mode économique qui répondrait à leurs besoins. Mais d'aucuns doutent que les foyers se priveront d'un véhicule particulier, toujours à disposition, pour utiliser une voiture dont l'usage serait soumis à une planification contraignante puisqu'il faudrait réserver la « Blue car ».

Il peut être inquiétant de mettre en place un système qui n'incitera pas à la réduction du nombre de véhicules particuliers mais imposera au contraire un nombre encore plus important de véhicules sur la chaussée.

❖ ... et suscitent l'inquiétude politique

Nous l'avons vu, la création d'une structure administrative de type syndicat mixte ou SEM est indispensable. Cette structure nécessite une volonté politique de la part des communes. Toutefois, l'engagement des communes est tributaire de la correspondance entre leur politique de transport et les conséquences d'Autolib.

La création du syndicat mixte Autolib a rencontré l'opposition de certains élus, notamment des Verts et de l'UMP qui craignaient qu'Autolib n'engendrent des inconvénients non-négligeables (cf. Il est envisageable que l'implantation du système Autolib dans d'autres villes de France rencontrerait une opposition politique forte. Le refus politique est une menace évidente.

Toutefois, les premiers pas d'Autolib dans la capitale devraient permettre d'apporter des certitudes quant à ce qui n'est aujourd'hui qu'une inquiétude : la réduction du nombre d'usagers des transports en commun et l'achat de voitures individuelles par les ménages qui prendraient goût à Autolib.

Le système Autolib en « one way », dans d'autres villes de France ?

Nous pouvons très bien imaginer l'implantation d'Autolib dans d'autres villes que Paris. Nous allons ici nous interroger sur la viabilité de l'implantation du système dans différentes villes de province, de taille variable.

❖ Autolib dans une ville bien dotée en transports en commun

Les villes de province ne peuvent pas envisager une implantation d'Autolib aussi ambitieuse que Paris. Autolib doit être adapté à la population ciblée, à son taux de motorisation et à l'offre de transports en commun existante.

Il faut considérer l'implantation des stations Autolib à proximité de stations de tramway, de métro, ou des carrefours des lignes de bus. L'idéal étant la création de stations en des lieux où se croisent tous les modes. Contrairement à l'implantation parisienne, le système provincial pourrait se satisfaire de peu de stations. En effet, Autolib se poserait seulement en complément à l'offre existante : le système autoriserait des déplacements vers les carrefours multimodaux ou depuis ces pôles. Il s'agirait d'un moyen de créer une cohérence supplémentaire dans le réseau de transports en commun et de favoriser les rayonnements autour de pôles importants.

En aucun cas Autolib ne devrait être implanté de façon massive. La population de province est beaucoup plus motorisée que la population parisienne, elle dispose donc d'un véhicule particulier qui lui sert pour des déplacements très variables. Autolib ne peut prétendre à encourager les foyers de province à se débarrasser de leur véhicule (sauf dans le cas de ménages utilisant leur véhicule de façon très exceptionnelle et pour des déplacements courts)

❖ Autolib et les villes dépourvues de transport en commun

Considérons d'abord l'implantation d'Autolib dans une ville privée de transports en commun.

L'avantage d'Autolib est qu'il met à disposition des véhicules propres. Le report modal vers Autolib ne se fait au détriment d'aucun autre mode que le véhicule particulier. Il est possible que la mise en place de système permette de satisfaire les besoins d'une population se déplaçant peu mais qui était forcée de posséder un véhicule particulier pour se déplacer. Alors pourrions-nous croire en la diminution du nombre de véhicules particuliers sur le réseau.

Nous pouvons ensuite nous poser la question suivante : « pourquoi implanter Autolib plutôt qu'un réseau de transport en commun classique ? ».

Autolib pourrait être avantageux dans une ville de province, face à un réseau de transport en commun classique de type bus. En effet, la gestion des flottes et l'équilibre du parc de véhicules électriques serait sûrement moins énergivore que la circulation continue d'une flotte de bus de ville. Ensuite, dans une petite ville privée de transports en commun, la création de stations Autolib permettrait de réaliser facilement un maillage du territoire (de la même façon qu'un réseau de bus). Par ailleurs, Autolib présente l'avantage d'être proche de la voiture particulière, le système ne crée pas de rupture avec le mode de transport classique des petites villes. Enfin, Autolib permet de couvrir l'ensemble du territoire puisqu'il ne présente pas la rigidité des lignes de bus.

Conclusion sur la transférabilité d'Autolib :

Le système Autolib pose des questions de différents ordres :

- Politique
- Administratif
- Technique
- Financier

Nous nous sommes questionnés sur la possibilité de transférer Autolib dans d'autres villes de France. Il en ressort que certaines caractéristiques sont indispensables à la mise en place du système. En particulier il faut qu'Autolib soit en adéquation avec la ligne politique de la commune en termes de transport, et il est important que le projet soit viable d'un point de vue juridique, de façon que l'éventuelle structure administrative nécessaire à la réalisation d'Autolib puisse être créée.

D'un point de vue technique, nous avons pu montrer que le « one-way » est une stratégie qui permettrait de favoriser l'essor de l'autopartage délégué. Les raisonnements que nous avons posés sont essentiellement des suppositions. Il faudra attendre les résultats d'Autolib « one-way » à Paris pour pouvoir imaginer avec certaines garanties le transfert d'Autolib dans d'autres villes.

Conclusion

Arrivés au terme de notre étude, nous en retiendrons tout d'abord les différentes caractéristiques structurelles du réseau Autolib proposées pour son implantation dans Paris. Ce nouveau mode de transport, dont le développement n'a jamais été réalisé à grande échelle, semble atteindre ses objectifs tant en terme d'économie que d'écologie et de respect de l'environnement.

L'offre semble intéressante, et le système est relativement séduisant. Toutefois, il reste un problème majeur qui, lui, s'explique davantage par des raisons sociétales : une grande majorité de la population trouve une certaine satisfaction dans la possession d'un véhicule personnel et les choix ainsi faits en ce qui concerne le mode de transport à privilégier ne sont pas toujours raisonnés. En effet, certaines études sociologiques tendent à montrer que le véhicule personnel constitue une sorte de vitrine du niveau de vie d'une personne. Certaines personnes interrogées pour ces études ont même été jusqu'à dire qu'elles auraient l'impression « de ne pas avoir réussi leur vie » si elle ne possédait pas de véhicule personnel.

C'est sans doute là que réside la plus grande barrière au développement massif de tels systèmes de transports dits « partagés » (à bien différencier des transports « en commun ») : le désir de la possession matérielle.

En revanche, même si son développement s'avère relativement lent, il serait dommage d'abandonner une telle idée qui, sur le long terme, pourrait bien se révéler pertinente. En effet, les perspectives économiques et écologiques sur les prochaines décennies ne semblent pas favorables au véhicule personnel et contraindront donc peut-être à terme les usagers à un report modal.