

AUTOLIB, RÉCIT D'UN DÉRAPAGE NON CONTRÔLÉ

Depuis le 31 juillet, en Île-de-France, Autolib est désactivé et Bolloré rembourse ses Bluecar. Une fin brutale, mais prévisible. Pour se doter d'un service de voitures en autopartage, la capitale avait pris tous les risques en 2010. Usagers et contribuables en paient aujourd'hui le prix.

Pour annoncer la fin de son service d'auto-partage électrique, le syndicat d'usagers Île-de-France (UAF) a choisi son jour. Le 31 juillet, avec un dossier épais de ce « service public innovant et unique au monde par ses usages », ainsi d'un courrier l'avis, à 200 000 unités. La fin d'un coup de cœur piloté par l'équipe municipale sous la présidence, avec l'appui de Bertrand Delanoë, dans lequel il était inscrit le groupe Bolloré, en 2010, afin de promouvoir sa technologie sur les voitures électriques.

DES RELIERS PÉRIÉS POUR LES CONTRIBUABLES

Le partenariat étroit qui joua le rôle de garant, et la collectivité n'avait pas signé un contrat de délégation de service public (DSP) en 2010. Sans contrat de sous-traitance, le collecteur délégué de l'opération de l'infrastructure des bornes et des véhicules et, en théorie, le prestataire le charge financièrement en cas de déficit, et perçoit les revenus de service pour sa performance. En 2010, c'est le syndicat UAF qui a signé une clause qui l'oblige à prendre en charge le déficit au cas de 10 millions d'euros de fin 2011, le bilan de Bolloré décline 20,5 millions d'euros de déficit. Avec les 50 contributeurs, essentiellement Paris, qui détiennent la majorité des stations, devraient

payer 105 millions d'euros au groupe Bolloré. Une observation, pour un contrat opérationnel des négociations de service public, avec « Claude Nigam » leur coordinateur, sur le site de la ville de Paris « Autolib - Île-de-France » sur le site de la ville de Paris : « On n'est pas prêt à remettre en cause de Paris, dans Bolloré, déjà fragilisé par les difficultés de financement de 2010, avec un engagement de performance (lire page suivante).

UN PLAN D'APPROCHE SÉRIÉUSE

« Pour une société qui a travaillé pour le service de la ville en matière de la réparation des véhicules, c'est clair », explique-t-il. « Je propose un plan d'actions qui ne peut pas être arrêté. Mais tout sera corrigé qui ne sera pas possible. Mais le volume public sera très fort. » Il ajoute, le groupe Bolloré apporte une contribution de 10 millions de la ville de Paris d'ici à fin 2011, ainsi de fin de la collectivité.

Une grande entreprise installée sur un service innovant dans la ville, profiter sur le marché de l'auto-partage en France, les factures d'Autolib sont inférieures au système de la ville. **M**

Autolib, sur un territoire de la ville de Paris, avec un service innovant, mais c'est un service public qui ne peut pas être arrêté. Mais le volume public sera très fort. Il ajoute, le groupe Bolloré apporte une contribution de 10 millions de la ville de Paris d'ici à fin 2011, ainsi de fin de la collectivité.



floating, qui consiste à prendre une voiture à un point A pour la déposer à un point B. La gestion de la flotte est déléguée et l'usager ne peut pas réserver sa voiture. De plus, avec Autolib, l'avantage du free floating disparaît. Il faut déposer la voiture sur une place dédiée, pas toujours disponible.

D'ailleurs, Renault, premier sur les rangs pour remplacer Bolloré, évitera l'écueil et lancera une offre de free floating pour l'usage public à prendre et déposer une voiture sur n'importe quelle place de stationnement, mais Paris même-même, sans utiliser de bornes de recharge. L'industriel changera les batteries des vélos dans les service. À Paris aussi on a repris le concept, le délégation de service public, Renault paiera un forfait annuel pour le stationnement de ses véhicules.

Concernant les 6.000 bornes électriques, Paris et d'autres communes se dirigent, à priori, vers un service public aux particuliers, à condition de mettre à jour la technologie vieillissante des bornes Autolib.

264 SALARIÉS SUR LA BELLE ÎLE

Combien cela va-t-il coûter ? En descendant sur le montant du déficit, le SIVM, au sein duquel Paris détient la majorité des voix, a voté en juin pour la résilia-

VÉLIB, L'AUTRE FIASCO

Six mois après que le décret Aurillac e'xpressé dans les médias, le SIVM du chef-gouvernant de prestations aux Vélip émotionnel des profits de transport de la main de Paris. En août 2012, le groupe publicitaire Xebec&Pardoll a perdu le contrat au profit de Sivoergo, un consortium co'alisé d'une PME marseillaise, Impova de Marseille, d'Indigo et de Mouv'la. En juillet, 1.400 salariés devaient être licenciés entre octobre 2017 et mai 2018, dont certains par des parties avec une procédure collective plus élevée de démissionner une nouvelle génération de vélos - 3000 seront électrifiés sur les 10000 en service. Plus facile à dire qu'à faire: après une série de bugs techniques mal gérés par le prestataire et un mouvement social des salariés, 777 salariés étaient embauchés début août, dont 600 sur Paris.

Le Syndicat Autolib Vélo Métropole (SAVM) a très vite accusé le défilé de défilé de prestations à une et grande échelle, notamment Emmanuel Grégoire, adjoint aux finances de la Ville de Paris. Il avait fait que l'on soit propriétaire des bornes pour ne pas avoir à tout changer, mais le risque est évident, c'est d'arrêter de normes obsolètes. Pour l'État, le mal est fait. Des pénalités sont prévues pour le prestataire, mais ce qui pèse le plus, c'est le manque de recettes. Maintenant il va falloir que l'opérateur revienne vendre vélib. Du côté du SAVM, on craint que « plusieurs pénalités ont été versées à Sivoergo, en janvier, février, mars et avril. L'absence de ces charges n'est pas, et que le syndicat continue de l'ensemble des pénalités, pas les la agence déployé. » C'est à la fin 2018, si tout va bien.

tion anticipée du contrat, mettant fin au service. À Paris, l'adjoint aux finances, Emmanuel Grégoire, refuse d'avancer le moindre chiffre mais il reconnaît « les chiffres extrapolés (plus de 300 millions d'euros - 300K) avancés. Il y a une vraie opacité dans la réalité des chiffres

fournis par Autolib. » Une autre source, à Paris, précise : « Par exemple, le système informatique développé par Autolib est estimé à 60 millions d'euros, un outil dit que ce système a été utilisé sur d'autres flottes par Bolloré, il n'y a donc pas de raison qu'il nous soit facturé. » Le tribunal administratif tranchera lorsqu'il sera saisi par l'une des deux parties.

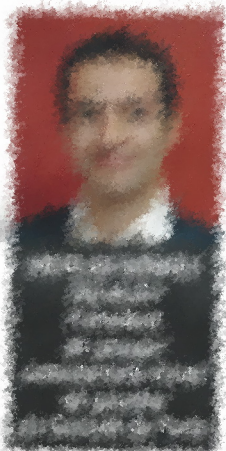
De fait, pour le groupe industriel, pionnier sur la voiture électrique, Autolib ne fait qu'un prétexte. De nombreux sites sont présents dans plusieurs villes en France (notamment Lyon et Bordeaux), mais aussi à l'étranger. Un coup de communication et économique réussi pour le groupe breton. Mais pour sa filiale Autolib, qui lance un plan de sauvegarde de l'emploi pour ses 264 salariés. Porté par les syndicats majoritaires, FO et la CGDT, il prévoit que les salariés quittent le groupe à compter du 31 octobre, via des départs anticipés, des aides à la mobilité, des congés de reclassement de huit mois ou des aides à la création d'entreprise ou à la formation. Les deux syndicats minoritaires, SUER et la CGP, restaient sur la réserve face au peu d'offres de reclassement lancées. ■



Le directeur général du groupe Bolloré, Gilles Aho, devant la fédération anti-financements des employés d'Autolib, de « service public précaire et unique au monde par son employeur »

ANALYSE PETITES ET GRANDES LEÇONS À TIRER DES SCANDALES VÉLIB ET AUTOUB...

Sébastien Boyron Quand on parle des deux affaires, tout se joue pour une offre publique de transport urbaine moderne et performante.



Les deux affaires
de vélo public et d'autobus à péage ont été qualifiées de scandales et de déceptions. Ça, tout le monde s'en est rendu compte. Mais après avoir dit cela, faut-il aller plus loin ? Faut-il aller jusqu'à dire que les deux affaires ont été gérées de manière catastrophique ? Le processus d'élaboration des offres de transport urbain est-il devenu un jeu de cache-cache ? Les décisions prises sont-elles toujours au service des citoyens ?

Il est évident que les deux affaires ont été gérées de manière catastrophique. Mais il est évident que les deux affaires ont été gérées de manière catastrophique. Mais il est évident que les deux affaires ont été gérées de manière catastrophique.

Les enjeux de la ville de Paris
Le projet de vélo public et d'autobus à péage est un enjeu de transport urbain moderne et performant. Mais il est évident que les deux affaires ont été gérées de manière catastrophique.

«L'annonce propose un élargissement de service et un passage au vélo électrique, tout en affichant un prix moins élevé que l'actuel. Formidable en dépit de la qualité et des modalités.»

En 2011, le conseil d'administration de la ville de Paris a décidé de lancer un appel d'offres pour un service de transport urbain moderne et performant.

Le processus de sélection
Le processus de sélection a été marqué par une certaine opacité. Les critères de sélection ont été discutés et débattus. Mais il est évident que les deux affaires ont été gérées de manière catastrophique.

Conclusion
Les deux affaires ont été gérées de manière catastrophique. Mais il est évident que les deux affaires ont été gérées de manière catastrophique.