

SOCIETE AUTOLIB'

POSITION

DE LA SOCIETE AUTOLIB' EN REACTION AUX CONCLUSIONS DU RAPPORT D'OBSERVATIONS DEFINITIVES DE LA CHAMBRE REGIONALE DES COMPTES ILE-DE-FRANCE

A Paris, le 22 octobre 2020

La société Autolib' s'inscrit en faux contre les conclusions du rapport d'observations définitives de la Chambre Régionale des Comptes Ile-de-France, dont des extraits dument choisis ont été relayés dans les médias.

La Chambre Régionale des Comptes n'a pris en compte que les arguments du Syndicat Autolib' et Vélib' Métropole (SAVM), ce que le SAVM reconnaît d'ailleurs dans son communiqué de presse, et omet tout simplement de prendre en compte les explications fournies par la Société Autolib', malgré les documents à l'appui.

La société Autolib' conteste autant le fond que la forme de ce rapport qui, malgré de nombreuses explications et justifications écrites et orales fournies par la société, fait preuve d'une grave partialité.

Nous souhaitons donc rappeler ici la réalité du service Autolib' et de sa gestion.

AUTOLIB' A ETE ET RESTERA UN SERVICE PIONNIER ET UNE REUSSITE TECHNOLOGIQUE, COMMERCIALE ET ENVIRONNEMENTALE AU SERVICE DE TOUS LES FRANCILIENS

D'emblée, il convient de souligner le caractère particulièrement innovant de ce service (autopartage de véhicules électriques) lancé en 2011 et son ampleur. **A l'époque – et encore à ce jour – il n'existait aucun autre service comparable dans le monde.** Il s'agissait en effet de 4 000 véhicules électriques en circulation et de 6 000 bornes de recharge, disponibles 24/7, dans 100 communes d'Ile-de-France. Le service avait trouvé ses clients avec ses 370 000 abonnés cumulés depuis le lancement, ses 25 millions de locations au total, ses plus de 150 000 abonnés à l'arrêt du service, affichant un taux de satisfaction de près de 90%. Enfin, sur le plan environnemental, 230 millions kilomètres ont été parcourus en Autolib', soit une économie de 24 000 tonnes de CO₂. Ce service développé à Paris a été une vitrine pour l'autopartage à travers le monde et a permis d'initier un mouvement mondial majeur en faveur d'une mobilité respectueuse de l'environnement, en offrant notamment des solutions de recharge fiables et accessibles pour les propriétaires de véhicules électriques.

CONCERNANT LA GESTION DU SERVICE AUTOLIB'

Soyons clairs : **aucun des rapports ou études publiés, même commandés par le Syndicat Autolib' Vélib' Métropole, n'a jamais pointé une exécution critiquable du service par la société Autolib'.** Tout particulièrement, s'agissant du financement du système informatique, rappelons que ce programme a été spécifiquement conçu pour le service Autolib' et que – là encore s'agissant d'une première mondiale – il a été développé en interne, en accord avec le Syndicat Autolib' Vélib' Métropole, et a constamment évolué pour s'adapter aux besoins de ses utilisateurs et, in fine, dans l'intérêt des performances financières du service. Cela justifie les écarts constatés entre le plan d'affaires initial et les coûts finaux et dont le Syndicat Autolib' Vélib' Métropole était parfaitement informé.

Le parti pris de la Chambre Régionale des Comptes est particulièrement flagrant lorsque l'on compare les conclusions des rapports Autolib' et Vélib'. En effet, les prévisions de chiffre d'affaires erronées de Vélib' ne sont pas vraiment reprochées au SAVM, contrairement à Autolib' qui était pourtant un service novateur.

Par ailleurs, il est « amusant » de constater que la Chambre Régionale des Comptes reproche à Autolib' une politique commerciale incohérente alors que la même est appliquée chez Vélib', notamment concernant l'équilibrage du parc via des minutes bonus.

CONCERNANT LA TRANSMISSION D'INFORMATIONS DE LA SOCIÉTÉ AUTOLIB' AU SYNDICAT AUTOLIB' VELIB' METROPOLE

La Chambre Régionale des Comptes est contradictoire en reprochant à la société Autolib' un manque de transparence sur les comptes vis-à-vis du SAVM et, dans le même temps, au SAVM de ne pas avoir réagi à la transmission du plan d'affaires actualisé 2014 et des suivants. En effet, la transmission d'informations a été **parfaitement respectée tout au long de la délégation**. Hormis le plan d'affaires actualisé 2013, du fait de sa proximité avec le démarrage du service, **tous les rapports annuels et les plans d'affaires ont été transmis dans les délais impartis**. Malgré les plans d'affaires actualisés 2014, 2015, 2016 et 2017 et les recommandations du rapport Ernst & Young commandé par le Syndicat Autolib' Vélib' Métropole, le **Syndicat n'a jamais pris aucune mesure préconisée**. D'ailleurs, la société Autolib' s'est étonnée du peu d'implication, d'intérêt – et voire de transparence – dont faisait preuve le Syndicat Autolib' Vélib' Métropole à l'égard des conclusions de ce rapport, qu'il avait lui-même commandé, et plus généralement à l'égard du service Autolib'. Pis, les échanges produits devant la Chambre Régionale des Comptes montrent même assez explicitement que le Syndicat Autolib' Vélib' Métropole a plutôt prié la société Autolib' de ne pas parler de ses comptes lors des comités syndicaux réunissant les communes adhérentes. Malgré les preuves apportées par la société Autolib', la Chambre Régionale des Comptes tait les faits.

CONCERNANT L'APPORT DES FILIALES DU GROUPE BOLLORE

Leur apport a été essentiel dans le choix du Syndicat Autolib' Vélib' Métropole ; et **c'est précisément pour son expertise et sa capacité à pouvoir adresser l'ensemble de l'écosystème du service Autolib' que le groupe Bolloré a été choisi**. Nous en voulons pour preuve le préambule de la convention de délégation de service public qui stipule : « *Le Concessionnaire, dont figurent au capital des sociétés appartenant au groupe Bolloré [...] et qui possède par ailleurs un ensemble de compétences indispensables au bon déploiement de ce nouveau service public, notamment en matière de bornes interactives, de communication et de promotion du service [...].* ». Enfin, le droit n'imposait pas à la société Autolib' d'organiser une mise en concurrence préalable à ses achats, hormis en matière de travaux ; ce que la société a toujours respecté. De plus, le rapport Ernst & Young commandé par le Syndicat Autolib' Vélib' Métropole sur ce sujet, démontre clairement qu'aucune de ces filiales n'a tiré de profit indu.

MANQUE DE DILIGENCES ET INDECISION DU SAVM

En effet, la société Autolib' a toujours été la première à constater et à déplorer le manque de diligences et l'indécision du Syndicat Autolib' Vélib' Métropole, dans le cadre de la supervision de ce service unique et pionnier, qui a conduit à un échec financier au détriment des communes adhérentes et des contribuables franciliens. La Chambre Régionale des Comptes accuse la société Autolib' d'avoir aggravé le déficit mais omet qu'elle a multiplié les propositions afin d'améliorer la rentabilité du service, parmi elles : l'accès aux voies de bus, la publicité sur les voitures, la diminution des redevances de place, la fermeture de certaines stations, etc. Le SAVM n'a jamais souhaité les appliquer, pis encore, elle n'a rien formulé pour redresser les comptes, sans doute par manque d'intérêt. Ainsi, mettre le déficit sur le dos de la société Autolib' est mensonger.

Jusqu'au bout, la société Autolib' a été force de proposition pour éviter la décision du Syndicat Autolib' Vélib' Métropole d'arrêter brutalement le service, en juin 2018, entraînant une perte pour ses utilisateurs, ses communes adhérentes, les contribuables Franciliens et les 500 salariés du service.

UN MODELE ECONOMIQUE REMIS EN QUESTION

Si aujourd'hui de nombreux acteurs tentent de se faire une place sur ce marché, les spécialistes du secteur sont unanimes sur la difficulté de trouver la rentabilité financière de ces systèmes (« *No one has yet worked out how to make profitability* », Rainer Mehl, director at Capgemini (Financial Times – « German automakers do U-turn on carsharing push » - 24/12/2019)).

Les études disponibles ne font que démontrer les difficultés opérationnelles et de rentabilité de ce secteur, même pour les nouveaux entrants disposant d'une meilleure préparation grâce aux expérimentations des pionniers. Face à ces difficultés avérées, on observe depuis quelques années plusieurs fermetures totales ou partielles de services d'autopartage à travers le monde : ShareNow, Smove, Zipcar, Maven, etc.

De plus, nous constatons que **les nouveaux acteurs privés sur le marché francilien n'ont pas les mêmes contraintes, ambitions et périmètre que la société Autolib' qui exploitait dans le cadre d'une délégation de service public**. Ils opèrent d'ailleurs quasi-exclusivement dans Paris intra-muros.

En effet, l'expérience du groupe Bolloré, pionnier de l'autopartage électrique, a permis à ces nouveaux entrants de bénéficier d'un historique sur l'usage du service, les études réalisées, etc.

Par ailleurs, la Chambre Régionale des Comptes semble oublier que le Syndicat Autolib' et Vélib' Métropole finance à hauteur de 40 millions d'euros par an le service Vélib'. Cela montre que les nouvelles mobilités partagées ont du mal à trouver leur rentabilité. Comme le relève la Chambre Régionale des Comptes dans leur rapport sur le SAVM, tous les autres opérateurs de vélos sont sortis de Paris sauf le service Vélib' – seul service subventionné par les collectivités.

En définitive, la société Autolib' conteste le parti pris de ce rapport de la Chambre Régionale des Comptes et regrette l'absence d'objectivité relative aux difficultés opérationnelles et financières rencontrées par la grande majorité des opérateurs de mobilité partagée et qui, donc, ne sont pas spécifiques au service Autolib'.

Contacts presse :

Laëtitia ROBIN-FEVRY – laetitia.fevry@bluesystems.ai

Shahan SHEIKHOLESLAMI – DGM conseil - shahan@dgm-conseil.fr