

MOBILITE

L'autopartage attend les concessionnaires

3 500 personnes pratiquent l'autopartage en France, un chiffre en constante progression. Une bonne affaire économique et écologique pour l'utilisateur qui adhère volontiers au concept. Les carsharers doivent de fait augmenter leur flotte de véhicules. Un marché prometteur qui reste pour l'heure boudé par les concessionnaires.

Après le Vélib', voilà la Voiturelib', l'autopartage dans le jargon : plusieurs abonnés utilisent une même voiture sur des plages horaires différentes, 24 h sur 24 h. L'entretien, l'assurance et le carburant sont mutualisés par l'entreprise prestataire. Trois entreprises monopolisent le marché parisien : Caisse Commune, opérateur historique en France, Mobizen et le dernier-né Okigo détenu par le loueur AVIS et Vinci Park, gestionnaire de parcs de stationnements. L'association France Autopartage aide de son côté les collectivités à mettre en place ce système sur le territoire national : des services sont nés de son expertise depuis 2000 à Lille, Rennes, Bordeaux, Montpellier, Marseille, Lyon, Grenoble, Strasbourg et Mulhouse. Les trois carsharers parisiens sont labellisés par la Mairie de Paris et donc autorisés à garer leurs voitures sur des places réservées et gardées par des arceaux.

La municipalité parisienne encourage l'autopartage : **Bertrand Delanoë** vient d'annoncer sa volonté de mettre en service 2000 voitures "non polluantes en libre service" d'ici fin 2007 sur tous les arrondissements. Déjà en mai 2006, le Sénat a adopté la proposition de loi visant à promouvoir ce système. L'autopartage séduit le public, les entrepreneurs et les politiques. Et les concessionnaires alors ?

Des flottes de véhicules en pleine extension

Aujourd'hui, les opérateurs d'autopartage fonctionnent avec peu de modèles qu'ils achètent ou louent sur une longue durée. Certains n'ont qu'un seul type de véhicule : la Mercedes Classe A pour Mobizen ou la Peugeot 1007 pour Okigo. "C'est pratique, au



Trois opérateurs monopolisent le marché parisien de l'autopartage proposant des gammes de véhicules pour l'instant très limitées.

moins les utilisateurs réguliers connaissent la voiture et n'ont pas besoin de nous appeler dès qu'ils l'empruntent" explique **David Laval**, fondateur et gérant de Mobizen. En fait, seul Caisse Commune propose plusieurs marques, Renault (Clio, Twingo, Kangoo VP et VU, Scénic) et Toyota (Yaris et Aygo) à ses clients : "nous souhaitons leur offrir une gamme assez large, mais il faut que nous restions sur des petits modèles pratiques à utiliser" estime **Loïc Mignotte**, fondateur et gérant de Caisse Commune. Même son de cloche chez les concurrents : l'autopartage, c'est la petite voiture "citadine", et écolo aussi... "On envisage de se porter sur les voitures électriques. Pour l'in-

stant, la batterie ne tient pas assez bien mais si l'offre était là, on la saisirait" juge **Loïc Mignotte**. Surtout que les entrepreneurs de ces sociétés florissantes (plus de 67 % de croissance sur le dernier trimestre 2007 par rapport à 2006 chez Caisse Commune), ne manquent pas d'idées. "On pourrait envisager de créer des stations directement chez les concessionnaires", lance l'un d'eux, "nous changeons les véhicules tous les six mois, alors pourquoi ne pas changer de marques si les propositions sont là ?" suggère **Sonia Barrière**, directrice déléguée chez Okigo. A bon entendeur... Les concessionnaires pourront-ils compter sans les sociétés de carsharing ? En attendant, celles-ci se fraient leur propre chemin aussi bien dans la presse que sur la voie. Caisse Commune annonce qu'elle va augmenter sa flotte de 50 % sur les six prochains mois. La société possède aujourd'hui 2000 clients et une centaine de véhicules implantés sur 23 stations. Okigo va étendre son parc de 20 à 60 véhicules sur 24 stations d'ici 2008 et Mobizen, lancée en avril dernier, est présente sur une vingtaine de stations et enregistre 500 utilisateurs.

Le public est séduit

Le profil des adeptes de l'autopartage ? Plutôt des hommes entre 25 et 35 ans, actifs, de profession libérale. L'usage reste plutôt à titre personnel (à 78 % selon Mobizen) que professionnel. Le grand public séduit par l'autopartage : c'est "une évidence" pour les spécialistes du secteur et "c'est la clé de notre réussite !" s'enthousiasme **Sonia Barrière** d'Okigo. Il faut dire que le concept a plutôt la cote et avance des argu-

FOCUS

L'autopartage : la voiture en libre-service

Attention à ne pas confondre autopartage et covoiturage. En fait, l'autopartage, né en Suisse en 1948, est un système dans lequel une société ou une association met à disposition de ses clients une flotte de véhicules. L'utilisateur emprunte la voiture selon ses besoins mais sur courte durée : le reste du temps, le véhicule est utilisé par d'autres membres. L'entretien du véhicule, l'assurance, le carburant, les impôts et taxes sont pris en charges par le prestataire. Le client réserve le véhicule par Internet, téléphone ou simple sms puis l'ouverture du véhicule se fait automatiquement, souvent avec une carte d'accès électronique. Les voitures sont à emprunter 7 J sur 7 et 24 h sur 24. Les opérateurs ont des grilles tarifaires différentes selon le temps d'utilisation : certains proposent un abonnement mensuel et des forfaits.

ments dans l'air du temps : l'autopartage permet des économies pour l'utilisateur (carburant, assurance, impôts) et diminuerait considérablement, à terme, le nombre de voitures en circulation, et de facto, la pollution. On parle d'une "révolution d'usage" chez Mobizen, d'une "tendance en constante augmentation" chez Caisse Commune. Quant à Okigo : les entrepreneurs parient sur un concept qui "fait les beaux jours des carsharers aux USA, en Belgique, en Allemagne ou en Suisse". Cette dernière compte effectivement 80 000 utilisateurs. En France ils sont 3500, il faut rattraper le retard... Voilà toute l'ambition des carsharers, voire des concessionnaires ? ■

Sarah Motro

CHIFFRES DU VELIB (SUR 4 MOIS)

10 millions de location de Vélib

150 000 abonnés annuels