

Le pari fou de Bolloré

Choisi par Paris pour gérer ses futures Autolib', l'industriel breton joue très gros. Son véritable but ? Promouvoir la technologie inédite de ses batteries.

Pour conseiller les futurs usagers d'Autolib', le service de location de voitures électriques que la mairie de Paris espère lancer en octobre 2011, Vincent Bolloré a promis de recruter un millier de petites mains. Où l'heureux opérateur va-t-il trouver ces agents d'un nouveau genre ? «Intervalles, l'une des filiales du groupe, emploie des jeunes dans la distribution de journaux, de flyers ou de pizzas, explique à Capital le tycoon breton. Nous ferons appel à eux.»

Des livreurs de pizzas pour initier les Parisiens à ce concept révolutionnaire d'autopartage de véhicules électriques ? Ce n'est pas la moindre des bizarreries du grand projet antipollution réclamé à tout prix par le maire de Paris, Bertrand Delanoë. On connaît l'objectif : mettre en service 3 000 véhicules électriques en région parisienne, à la manière des célèbres Vélib' lancés en 2007. Pour cela, 1 000 stations équipées de bornes de recharge devront être érigées, dont 700 dans la capitale. Mais, pour le reste, c'est le flou artistique. Car aucune expérience de ce type n'a jamais été tentée à une telle échelle. Quid de la technologie, de la logistique, des risques de vandalisme et, surtout, de la rentabilité de l'opération ? Les inconnues sont si nombreuses qu'elles ont fini par rebuter les autres candidats à l'appel d'offres lancé en 2009. Le

groupe SNCF-RATP-Vinci-Avis, d'un côté, et Veolia Transport, de l'autre, ont ainsi opposé une molle résistance à la candidature gagnante de Vincent Bolloré, le seul prêt à dépenser une fortune dans cette aventure.

Si le patron breton, dont le conglomérat (communication, logistique, etc.) réalise 6 milliards d'euros de chiffre d'affaires, mise aussi gros, c'est parce qu'il recherche urgemment une vitrine mondiale pour promouvoir ses batteries électriques. Une nouvelle activité dans laquelle il a déjà investi 1 milliard d'euros. «**Dans les dix prochaines années, c'est sur la maîtrise des batteries que se jouera la bataille pour s'imposer sur le marché des voitures électriques**», prédit Jean-Pierre Corniou, du cabinet Sia Conseil.

Le groupe promet une autonomie record de 250 kilomètres

Le hic, c'est que l'on ignore encore si les accumulateurs de Bolloré tiennent vraiment la route. Car le patron a fait un pari technologique inédit : celui du lithium-métal-polymère (LMP), une batterie «sèche», par opposition à la batterie liquide au lithium-ion privilégiée par la plupart de ses concurrents, Renault-Nissan, Volkswagen ou PSA. Pour justifier ce choix à contre-courant, l'industriel revendique plus de puissance (30 kilowattheures, contre 16 pour la batterie de la Peugeot,

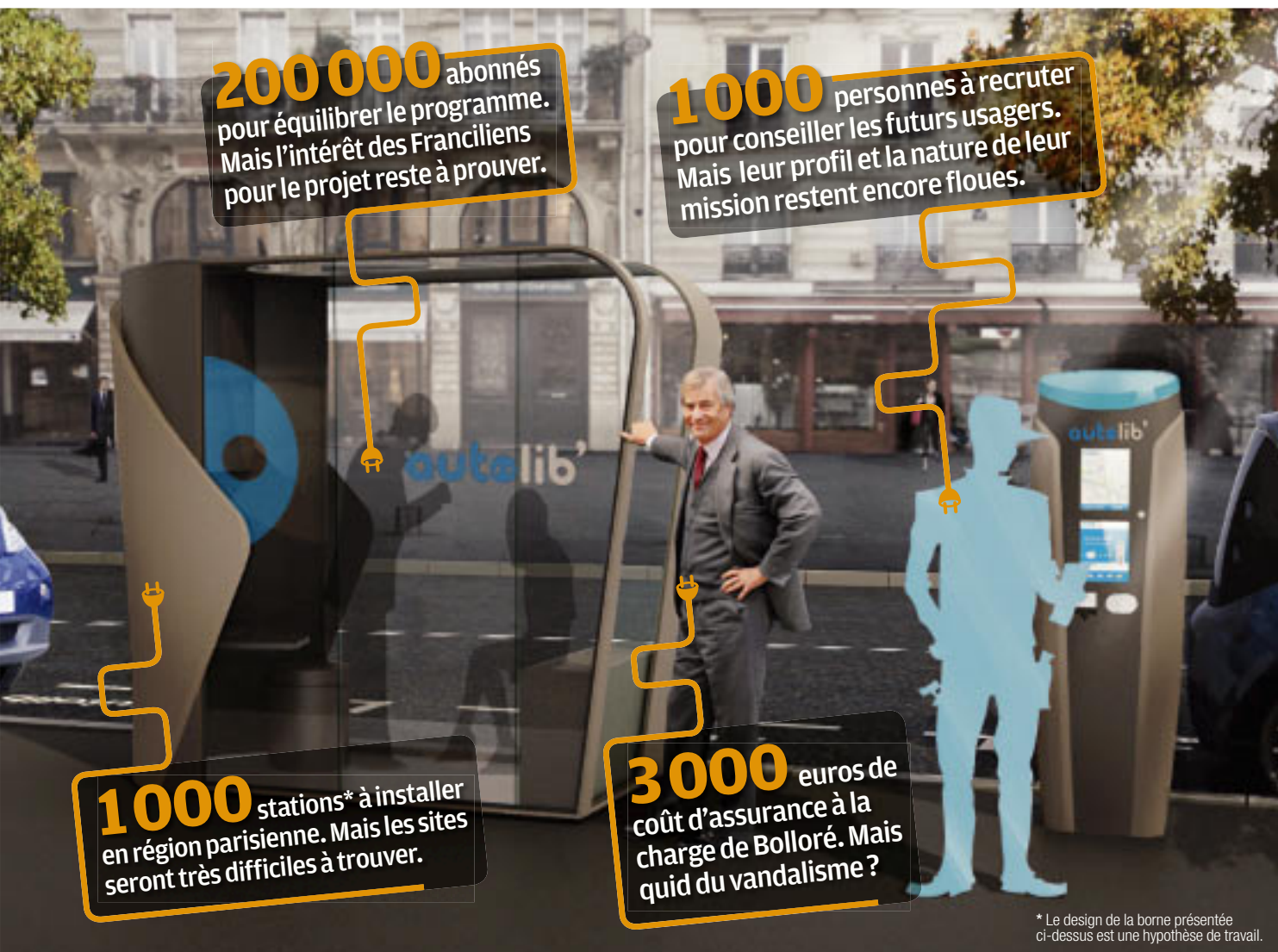
PHOTOS: SP. RÉA - INFOGRAPHIE CAPITAL



par exemple) et une sécurité accrue. «Qu'il fasse froid ou chaud, notre batterie garantit la même autonomie. Ce n'est pas le cas de celle au lithium-ion qui, en cas de surchauffe, peut s'enflammer», explique le patron. De même promet-il une autonomie record de 250 kilomètres pour ses Autolib', contre 160 pour les technologies concurrentes.

Mais, soumises à une utilisation intensive, ces batteries miracle seront-elles capables de tenir la distance ? Mystère. En tout cas, l'heure de vérité approche : un premier lot de 250 voitures doit rouler dans Paris en septembre 2011. Un sacré défi pour sa filiale Batscap, dont les capacités de production restent assez floues. Pour l'heure, celle-

dans la voiture électrique



ci dispose de deux usines, l'une au Québec et l'autre en Bretagne, qui va être bientôt agrandie moyennant 250 millions d'euros d'investissement. Cette ligne produirait actuellement 10 batteries par jour. On doit croire le groupe sur parole car, pour l'instant, aucun observateur extérieur ne l'a vue tourner! «Le site est tellement sécurisé qu'on

ne le visite que lorsque la chaîne est arrêtée», explique un journaliste du «Télégramme», le quotidien régional.

Or, à supposer que les batteries LMP soient livrées à temps et fonctionnent comme prévu, Bolloré va devoir relever un deuxième défi de taille: livrer les 3 000 voitures promises d'ici à 2012... Ses fournisseurs en

seront-ils capables? Depuis 2006, Vincent Bolloré promène dans tous les salons automobiles sa Bluecar, imaginée par Philippe Guédon, le concepteur de l'Espace de Renault, puis redessinée par le célèbre carrossier italien Pininfarina. Mais elle n'est pas encore au stade de la production. Initialement, c'est l'orfèvre de Turin

qui devait s'en charger. Annoncée pour 2009, la voiture n'a cependant jamais été commercialisée. Au grand dam des 8 000 particuliers qui ont effectué une précommande, contre un montant de 330 euros!

Les tuiles se sont certes accumulées. D'abord, les relations entre Bolloré et Pininfarina se

Suite page 50 ▶

Depuis 2009, 8 000 clients ont commandé la Bluecar, et l'attendent toujours

► Suite de la page 49

sont tendues. Selon nos informations, le groupe français était peu satisfait du poids des premiers modèles et se plaignait des délais. Une version que conteste Bolloré. La mort accidentelle d'Andrea Pininfarina n'a pas arrangé les choses. Puis la crise a plongé le carrossier dans de graves difficultés financières. Résultat : il s'est retiré du joint-venture créé avec Bolloré (qui conserve toutefois la possibilité d'utiliser ses lignes), et c'est Cocomp, une autre entreprise turinoise, qui doit désormais assembler la Bluecar. «Nous sommes en phase de production en petite série, quelques dizaines de véhicules sont déjà sortis», affirme Vincent Bolloré. Difficulté supplémentaire, ce n'est pas la Bluecar d'origine mais un modèle plus résistant qui doit être livré : vitrage renforcé, dissimulation des éléments pouvant être arrachés du tableau de bord, revêtements spéciaux pour les sièges... Autant de modifications qui vont rallonger les délais.

En admettant que la question industrielle soit réglée, un troisième obstacle se dresse sur la

route de Vincent Bolloré : l'homologation rapide de son bébé. «Elle s'effectuera à Turin et en France. Tous les calculs ont été faits, cela devrait prendre deux mois et demi», explique Vincent Bolloré, optimiste. A l'Union technique de l'automobile, du motorcycle et du cycle (Utac), le service retenu par l'administration française pour réaliser les essais avant de donner le feu vert à tout nouveau véhicule, le discours n'est pas le même. «Pour la Bluecar, rien n'a encore démarré», indique-t-on. Or c'est un vrai parcours du combattant qui attend la voiture. Choc frontal et latéral, éclairage, acoustique, freinage, sécurité électrique, autonomie de la batterie... Une cinquantaine de points doivent être vérifiés et validés avant que le ministère des Transports n'appose son tampon. Difficile de réaliser tout cela dans un laps de temps aussi court. «Si on tient les délais, on pourra aller remercier la Bonne Mère !», admet un proche de Bolloré.

Bref, le «Petit Prince du cash-flow», comme on le surnommait dans les années 1980, n'est pas

au bout de ses peines. D'autant qu'un quatrième défi l'attend, financier celui-là. Dans l'affaire, c'est lui qui prend les plus gros risques. Certes, la participation publique pour installer les stations s'élève à 50 millions d'euros (dont 35 pour Paris). Mais le solde est à la charge de l'opérateur. Le patron, qui apporte 60 millions d'euros sur ses fonds propres au capital de la société exploitante, va voir s'allonger la facture. A lui d'installer les 1 000 stations et les bornes (fournies par sa filiale IER). De s'occuper du système de réservation dans les stations, par Internet et smartphone. De déployer le dispositif de géolocalisation des voitures, «tracées» en temps réel et diagnostiquées à distance, tout comme celui qui connectera par radio les véhicules, les stations et le centre d'appels... «Nous allons investir 200 millions d'euros», calcule le P-DG.

3 000 Autolib', c'est une goutte d'eau dans le trafic francilien






L'opérateur assumera également les dépenses d'assurance et de réparation, à hauteur de 3 000 euros par an et par véhicule. Un saut dans l'inconnu : dans le cas du Vélib', le vandalisme avait été sous-estimé. Bolloré a en outre accepté d'assumer les pertes sur la durée du contrat (douze ans), jusqu'à un

montant cumulé de 60 millions d'euros. Sans parler des pénalités en cas de retard aux étapes clés du projet, soit 20 millions d'euros au maximum. Lourde.

D'autant que, côté recettes, les perspectives sont plutôt minces. Avec un service d'abonnement à prix canon (12 euros par mois, plus 5 euros par demi-heure), inutile de parier sur un jackpot. D'ailleurs, selon le compte d'exploitation prévisionnel, Autolib' devrait, au mieux, engendrer une petite centaine de millions de bénéfices en douze ans d'exploitation, après avoir atteint un point mort à 220 000 abonnés.

A condition, bien sûr, de rencontrer l'adhésion des Franciliens. Pas gagné, car un parc de 3 000 véhicules (chaque station accueillera à terme 4 à 6 Bluecar, et 10 dans les parkings en sous-sol) risque de passer inaperçu à l'échelle de la région. Un problème de taille critique, décisif selon l'écologiste Denis Baupin, adjoint au maire de Paris chargé du développement durable : «Les systèmes d'auto-partage actuels tournent avec 1 véhicule pour 10 abonnés. Avec Autolib', c'est une voiture pour 75 personnes, on risque de ne jamais trouver les clients!» Le budget publicitaire de la batterie LMP entrerait alors dans le «Guinness Book» des plus gros gaspillages de l'histoire automobile. *Jean Botella* ♦

Plusieurs technologies de batterie se disputent le marché de la voiture électrique

Modèle	Technologie	Fabricant de la batterie	Durée de vie en kilomètres*	Prix au kWh**	Commentaire
 Renault-Nissan Leaf	Lithium-ion	Nissan-NEC (Japon)	120 000	700 euros	Produites en masse depuis vingt ans, les batteries Li-ion sont aujourd'hui les plus utilisées. Avantage : la densité d'énergie élevée. Inconvénient : le risque de surchauffe.
 BYD e6	Lithium-phosphate	BYD (Chine)	400 000	1 600 euros	Les batteries LiFePO4, fabriquées et utilisées par BYD, sont plus légères que les Li-ion et leur durée de vie est plus importante. Mais elles restent plus chères.
 Think City	Sodium-chlorure de nickel	MES-DEA (Suisse)	150 000	1 100 euros	Baptisée Zebra, cette technologie est passée à la production industrielle il y a dix ans. Réputée fiable et endurante, elle est surtout employée pour les utilitaires.
 Chevrolet Volt	Lithium-ion	LG Chem (Corée)	120 000	700 euros	Pour la Volt, GM a couplé la batterie Li-ion à un petit moteur thermique qui assure la recharge en continu. Résultat : 500 km d'autonomie. Sortie fin 2011 en Europe.
 Toyota Prius	Nickel-métal hydrure	Panasonic (Japon)	100 000	1 000 euros	Appréciée pour sa capacité de stockage d'énergie, la technologie NiMH a été utilisée dans l'électronique, avant de devenir le standard des voitures hybrides.

* Sur une base de 100 kilomètres par charge. ** Estimation 2011.