

Les rencontres FNAUT-Mobilette **Serge Clément, PDG de Indigo - 14 février 2018**

Le débat est animé par Bruno GAZEAU, Président de la FNAUT.

Bruno GAZEAU

Les nouveaux services et les nouvelles technologies se développent. Votre société a changé de nom : elle est devenue Indigo. Vous évoquerez votre stratégie, en France et à l'international, puis nous prendrons les questions de la salle.

Serge CLEMENTE

Je vous propose de vous présenter Indigo et de vous faire part de notre vision de la mobilité et de la voiture, qui ne correspond pas toujours à ce que l'on peut entendre à Paris.

Auparavant, nous nous appelions Vinci Park et avons changé de nom en 2015. Désormais, Indigo est détenu par deux fonds d'investissements, Ardian et Crédit Agricole Assurances, ainsi que par son personnel, pour 2 %.

Notre positionnement par rapport à nos concurrents est particulier. Nous nous positionnons comme un acteur du stationnement et de la mobilité individuelle. Nous sommes leader mondial dans ces domaines, dans lesquels nous sommes d'ailleurs le seul acteur présent au niveau mondial. Nous sommes ainsi présents en Europe, en Amérique du Nord et du Sud.

Indigo représente en 2018 20 500 collaborateurs, dont près de 2 400 en France. Nous gérons environ 5 600 parkings dans 750 villes et 16 pays, pour 2,3 millions de places de stationnement.

Nous sommes organisés en deux grandes lignes de métier : le stationnement (notre cœur de métier) et le digital et les mobilités individuelles. Nous avons par exemple construit la majorité des parkings à Paris, notamment celui des Champs-Élysées.

Nous sommes l'un des seuls acteurs à avoir une vision globale du stationnement. Cette ligne de métier comprend trois offres :

- le stationnement en ouvrage, dans des parkings, qui répond souvent à un modèle de concession ;
- la voirie, qui peut désormais être gérée par des exploitants privés ;
- les services annexes : nous transformons nos parcs de stationnement en Hub de services, en y développant de nouvelles activités, comme les services à la mobilité, les services au véhicule (lavage, entretien, etc.) et les services aux quartiers, comme nous l'avons fait à la Défense, avec la création d'un centre événementiel dans un parking, ou encore les services aux personnes, comme des consignes dans nos parcs.

Notre deuxième ligne de métier, le digital et la mobilité (MDS – Mobility and Digital Solutions), consiste à offrir des alternatives de transport individuel à la voiture, notamment en vélo ou en scooter partagé. Nous allons notamment nous déployer à Metz, Bordeaux, Tours, , Lyon, etc.

Nous souhaitons offrir une plateforme commune et partagée selon les modes de transport. Aujourd'hui, le monde compte 1,7 milliard de voitures et 100 millions de voitures supplémentaires chaque année. En 2030-2035, le monde devrait compter 3 milliards de voitures. La façon d'utiliser ces voitures devrait changer, avec beaucoup plus de voitures partagées qu'aujourd'hui.

A présent, on reproche aux voitures de polluer. Ce problème est en passe d'être réglé, avec les voitures hybrides, électriques et à l'hydrogène qui sont amenées à se développer. Les voitures occasionnent

également des embouteillages, mais ces problèmes de congestion devraient être résolus grâce aux applications digitales spécialisées, notamment celles qui permettent d'identifier des places de stationnement. Le troisième reproche adressé aux voitures correspond à leur taux d'utilisation, qui demeure très faible (une heure par jour en moyenne). Demain, la voiture autonome pourrait devenir la deuxième maison, le deuxième bureau de son utilisateur, qui y passera donc beaucoup plus de temps qu'à présent. Le quatrième reproche correspond au coût de la voiture. Or avec les voitures électriques et à hydrogène, le coût d'achat va massivement baisser, comme nous l'avons constaté avec les vélos et les scooters électriques. Dans quelques années, il devrait ainsi être possible de proposer des voitures électriques ou à hydrogène pour un coût de 3 500 à 4 000 euros. De plus, ces voitures présenteront un coût d'entretien particulièrement bas. Toutes les études montrent également qu'hors subvention, le coût de la voiture par passager transporté reste le plus bas, comparé aux autres types de transports.

Nous imaginons donc que, dans le futur le mode de détention de la voiture (achat ou location) devrait changer. Les voitures seront adaptées au besoin principal de l'utilisateur, qui recourra à l'autopartage pour ses besoins annexes.

Pour revenir aux questions de géographie, nous sommes présents en Europe, Amérique du Nord, Amérique du Sud et, demain, nous serons présents en Asie. Nous croyons beaucoup en la Chine. Dans notre métier, un pays doit remplir quatre principales conditions pour que nous nous y intéressions : la taille (il faut que le pays soit suffisamment grand), la maturité de la population pour payer le stationnement, l'application de la réglementation et la fragmentation du marché. La Chine remplit ces quatre conditions. Depuis l'année dernière, il s'agit en effet du premier acheteur de voitures au monde et ce pays présente d'importantes marges de progression.

Enfin, sur la situation de la voiture à Paris. Nous sommes membre de l'association des commerçants des Champs-Élysées et avons constaté que la fréquentation des cinémas du quartier avait baissé. En effet, la banlieue avait auparavant l'habitude de se rendre dans ces cinémas le week-end, ce qui lui est désormais plus difficile du fait des limitations de circulation. Sans stationnement ni mobilité, il n'y a pas de commerce de proximité. Il faut donc créer de la rotation sur la voirie, ce qui a un impact positif direct sur le commerce de proximité.

Question de la salle

Nous constatons une certaine contradiction concernant la place de la voiture dans votre intervention. Avec davantage de voitures autonomes et de mobilité, nous risquons en effet d'accroître le problème de congestion que vous avez soulevé.

Par ailleurs, l'appel d'offres de mobilité passé à Dijon correspond-il à un modèle qui se généralise ?

Serge CLEMENTE

Pour répondre à votre première question, les études montrent qu'avec une bonne connexion de la voiture à son environnement, on peut faire passer deux à trois fois plus de véhicules sans accroître le niveau d'embouteillage. Dans les villes compactes, comme Londres et Paris, la lutte contre la voiture se justifie plus facilement que dans d'autres zones. Nous ne misons pas sur une augmentation des véhicules à Paris, même si la connexion devrait permettre une décongestion de la circulation à Paris, comme nous le constatons déjà à présent.

Dans d'autres villes, dans lesquelles la voiture demeure indispensable, nous sommes favorables à ce que les individus conservent une liberté de choix, ce qui nécessite une offre adaptée aux besoins de chacun. En outre, à Dijon a été lancé le premier appel d'offres en France ayant regroupé les problématiques du transport collectif, du stationnement de la mobilité individuelle. Nous avons répondu à cet appel d'offres, auquel seulement deux concurrents avaient répondu avant nous. Ces deux concurrents appartiennent d'ailleurs à une institution publique, ce qui pose un problème de déontologie. En outre, nous ne voyons pas de synergie d'exploitation ni d'efficacité entre le transport public collectif et le stationnement. Sur cet appel d'offres, nous avons lancé un premier recours que nous avons gagné, mais avons perdu devant le Conseil d'Etat. L'affaire est à présent portée devant la DGCCRF.

Question de la salle

Vous avez évoqué tout à l'heure la complexité de la réglementation en Inde, en termes de circulation. Pouvez-vous nous en dire davantage à ce sujet ?

Serge CLEMENTE

Nous nous sommes intéressés à ce pays avant la Chine. Le marché y est découpé en trois grandes catégories : un tiers de ce marché est non-payant et présente donc des opportunités pour l'avenir, un autre tiers est payant et la réglementation y est appliquée, avec des tarifs très bas cependant. Le dernier tiers correspond à un « marché gris », dans lequel la réglementation n'est pas toujours appliquée. Ce marché est en pleine reconstruction et demeure complexe à investir.

Pour revenir sur la Chine, Shanghai représente 3 000 parkings et 500 opérateurs, alors que la France compte 1 500 parkings, pour 10 opérateurs majeurs. Depuis 2015, la Chine travaille beaucoup sur la pollution et aujourd'hui, sur de nombreux jours de l'année, Pékin est souvent moins polluée que nos grandes villes. En Chine, les voitures électriques représentent 80 % du marché, ce qui traduit une volonté gouvernementale réelle de préserver l'environnement.

Contrairement à l'Inde, la Chine est un pays très régulé, avec une véritable vision. En Chine, les gouvernements pensent à long terme et agissent à court terme, contrairement à nos réalités européennes.

Question de la salle

Vous vous positionnez comme un acteur global des nouvelles mobilités, mais êtes confrontés sur ce marché à des acteurs historiques du transport public et d'autres nouveaux acteurs. Pourquoi Indigo serait-il meilleur que les autres ?

Serge CLEMENTE

Il faut distinguer deux types d'acteurs : les acteurs du transport collectif et ceux de l'individuel. Nous disposons quant à nous de 5 600 parkings physiques, ce qui constitue un point fort. Nous allons ainsi développer en priorité nos offres de mobilité individuelle dans ces villes. Nous sommes également un groupe mondial, opérant le business localement, en tant que partenaire des villes et avec l'objectif de simplifier l'expérience client utilisateur.

Question de la salle

Je tenais à rectifier certaines informations erronées suite à votre intervention, concernant le free floating des vélos. Il convient ainsi de rappeler que le stationnement des vélos sur les trottoirs n'est pas interdit, contrairement à celui des scooters.

Concernant la congestion, le premier problème auquel nous sommes confrontés n'est pas celui du flux, mais celui du stock. Si le nombre de déplacements en voiture est augmenté, le même nombre de véhicules devra toujours être stocké. En ville densément peuplée, notamment pour les trajets du quotidien qui ne sont pas longs, le vélo et les transports en commun constituent des solutions intéressantes. Dans le cadre des parkings que vous gérez dans ces villes denses, comptez-vous prévoir des stationnements pour les vélos, comme cela s'est fait dans le parking parisien de la Banque de France ? Ces parkings seraient intéressants pour gérer les flux du quotidien.

Serge CLEMENTE

Je suis d'accord avec votre première remarque concernant le stationnement des vélos sur les trottoirs. Cependant, il faut prendre en compte la question des dégradations des vélos et de l'acceptabilité pour le citoyen, qui concerne souvent des vélos positionnés en travers du trottoir. Nous entendons donc diminuer ces dégradations et favoriser le civisme des utilisateurs, pour que ces vélos soient acceptés.

Comme acteurs de la ville, nous nous devons d'apporter des solutions, en collaboration avec cette dernière. Pour que ces nouvelles mobilités fonctionnent, elles doivent être décidées en concertation avec la ville, avec des utilisateurs contraints à faire preuve de civisme.

Concernant votre remarque au sujet des parkings, nous avons la volonté de les ouvrir aux vélos et aux motos. Cependant, en France, la réglementation est particulièrement contraignante. En Colombie, 40 % de nos recettes dans les parkings proviennent des deux-roues, contre 0,5 % en France. Dans notre pays, les vélos doivent en effet être déplacés dans des ascenseurs, ce qui donne lieu à des dégradations. Nous sommes donc en train de travailler avec la Ville de Paris, pour proposer des badges universels aux motards, leur permettant de se garer dans n'importe quel parking de la ville. Nous travaillons également avec les associations de motards pour déployer ce système, en vue d'augmenter nos recettes en matière de parking de deux-roues et d'offrir une alternative qualitative au stationnement en voirie.

Pour revenir sur la question des stocks, nos parkings sont aujourd'hui utilisés à 50 % à certaines heures. Il y a donc de la place. De plus, les parkings privés représentent 500 000 places de stationnement à Paris, contre 150 000 places de parking public. Nous avons donc déployé la possibilité d'ouvrir au public des parkings privés, *via* une plateforme digitale, OPnGO.

Enfin, au sujet de la congestion, la société Uber et ses concurrents ont contribué à l'engorgement de Paris, avec leurs véhicules qui tournent en permanence. Ces nouveaux acteurs n'ont d'ailleurs guère fait baisser le nombre de voitures individuelles, mais ont pris des utilisateurs aux transports publics, il faut donc avoir une approche plus globale.

Question de la salle

Par ailleurs, quelles sont vos pistes de développement pour demain ? La location de véhicules ? Le véhicule autonome ? Quels sont vos projets ?

Serge CLEMENTE

Nous travaillons dans trois domaines aujourd'hui, à commencer par le parking du futur, en collaboration avec un grand architecte. En effet, le parking reste le domaine qui jusqu'à présent a le moins évolué en termes de construction depuis la création en 1968-1969 du parking des Invalides. Il est nécessaire maintenant de concevoir le parking différemment.

Nous travaillons également sur la voiture autonome et avons mené une expérimentation avec Cisco et Valeo en matière de parking et de voiture autonomes.

Nous proposons aussi, comme je le disais, des vélos partagés en free floating et proposerons bientôt des scooters, ainsi que des voitures, en une seule application qui vous permettra de choisir votre mode de déplacement. Voilà nos trois grands axes de travail.

Question de la salle

Avez-vous intégré dans vos modèles la possibilité que la voirie devienne payante, comme toutes les infrastructures ?

Serge CLEMENTE

Les autoroutes et le stationnement sont déjà payants. Selon moi, le meilleur péage urbain doit prendre en compte la voirie et le parking pour être tout à fait efficace. Les péages urbains ont de lourds impacts sur l'attractivité du centre-ville, mais la restriction de l'accès au centre-ville à certains types de véhicules, comme les camions, peut avoir du sens. Ces péages n'ont pas eu beaucoup d'effet à Londres, dont le centre demeure congestionné.

Dans la plupart des pays d'Europe – sauf en France – nous pouvons consulter le fichier des cartes grises de manière automatique. En cas de pic de pollution, nous pouvons ainsi autoriser automatiquement le stationnement gratuit, comme nous le faisons à Madrid. Nous pouvons aussi faire varier le coût du stationnement en fonction de la pollution du véhicule. C'est un vrai service apporté à la Ville et à l'utilisateur.

Question de la salle

Dans le cadre de notre étude à paraître sur les nouvelles mobilités numériques, nous nous sommes intéressés à votre service de vélos Indigo Weel, disponible à Bordeaux, Tours, Metz et bientôt à Lille. Nous avons ainsi constaté que vous n'étiez pas doté d'un médiateur. Comment comptez-vous remédier à cette situation, pour vous mettre en conformité avec la loi ?

Serge CLEMENTE

Les CGAU Indigo Weel intègrent le Médiateur du CNPA.

D'une façon générale, nous alignons nos conditions générales sur celles de nos concurrents, en respectant bien sûr la loi.

Bruno GAZEAU

Merci pour ce panorama exhaustif. Cette discussion a été passionnante.