

## Pouvoir d'achat: un chèque « quoi qu'il en coûte »



Le Premier ministre Jean Castex, jeudi soir, au 20 Heures de TF1. Photo Ludovic Marin/AFP

- Une « indemnité inflation » de 100 euros versée à 38 millions de Français à partir de décembre.
- Plutôt qu'un chèque carburant, l'exécutif élargit la cible aux personnes gagnant moins de 2.000 euros nets.
- Après le bouclier énergie, cela représente une nouvelle facture de 3,8 milliards pour l'Etat. // PAGE 2

Les Echos  
**WEEK-END**  
SPÉCIAL FOOD



**+**  
**IMMOBILIER**  
**LES NOUVELLES**  
**CONTRAINTE**  
**DU BAILLEUR**  
// PAGE 40

### CAC 40: un actionnariat de plus en plus français

**BOURSE** La part du capital des sociétés du CAC 40 détenue par des investisseurs étrangers est tombée sous le seuil des 40 % l'année dernière, pour la première fois depuis 2002, selon des données de la Banque de France. Ce repli s'explique notamment par des choix d'investissement malheureux par les non-résidents durant la crise. La France fait figure d'exception : la plupart des Bourses européennes sont détenues à plus de 50 % par des non-résidents. // PAGE 34

## Le grand défi du déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques

**ÉNERGIE** Face à l'accélération des immatriculations de véhicules électriques ou hybrides, une initiative prévoit de coupler des batteries de stockage à des bornes de recharge rapide.



NW Group

Avec la hausse des ventes de véhicules électriques se pose l'inévitable question de la recharge sur l'espace public. Le nombre de véhicules électriques ou hybrides rechargeables a été multiplié par 4,5 en quatre ans. Avec ses 43.700 bornes, la France fait partie des bons élèves. Mais sur ce total, seules 1.100 offrent une recharge rapide. C'est à cette question cruciale pour donner confiance aux acheteurs que se propose de

répondre la société NW Groupe. Elle inaugure vendredi sa première borne couplée à une unité de stockage d'électricité par des batteries installées dans des containers. Un système breveté conçu pour permettre d'assurer une recharge ultrarapide sans déstabiliser le réseau électrique, tout en soutenant celui-ci selon les besoins locaux. Objectif : 600 bornes déployées d'ici à l'automne 2023. // PAGES 20-21

### Pour ses 20 ans, Veepee attaque le marché de la seconde main

**E-COMMERCE** Dans une interview aux « Echos », Jacques-Antoine Granjon, le PDG de l'ex-Vente Privée devenu Veepee décrypte le succès de ce champion français de la vente en ligne. Pour continuer de croître et réduire sa dépendance aux stocks des marques, le groupe va accélérer sur des segments comme le tourisme, mais veut aussi devenir un acteur de poids sur le marché de l'occasion avec une nouvelle offre très ambitieuse baptisée « Re-cycle ». // PAGE 16

RETROUVEZ  
**LE DÉCRYPTAGE**  
**DE L'ÉCONOMIE DE**  
**DAVID BARROUX**  
TOUS LES JOURS  
À 7H55

Les Echos sur **RADIO CLASSIQUE**

Et votre journée devient plus belle

M 00240 - 1022 - F: 5,50 €



ISSN0153.4831 114<sup>e</sup> ANNÉE  
NUMÉRO 23565 42 PAGES

Antilles-Réunion 4,10 €. Belgique 6,50 €. Espagne 4,40 €. Grande-Bretagne 6€60. Grèce 4,20 €. Italie 4,40 €. Luxembourg 6,70 €. Maroc 35 DH. Suisse 11 FS. Tunisie 5,50 TND. Zone CFA 3100 CFA.

### Comment le Covid a accéléré la percée des banques dans le digital

**BANQUE** Deux à trois ans gagnés sur de lourds projets de transformation, et des clients qui basculent de plus en plus vers les applications bancaires : en dix-huit mois, la pandémie a provoqué une accélération sans précédent de la digitalisation dans la finance. Comme si les contraintes sanitaires étaient devenues une chance. Charge aux banques de tenir la cadence. Car le chantier reste vaste. Les défis portent sur la rénovation des systèmes informatiques, la réglementation cyber et l'attractivité des banques, lancées dans une guerre des talents avec la tech. // PAGE 32 ET L'ÉDITORIAL D'ALEXANDRE COUNIS PAGE 17

### Présidentielle: la droite peine à s'immiscer dans le match pour le second tour

**POLITIQUE** Tournés vers la recherche de leur porte-drapeau, Les Républicains ont encore fort à faire pour se qualifier pour le second tour de la présidentielle, selon le baromètre PrésiTrack OpinionWay pour « Les Echos ». Et ce, qu'Eric Zemmour soit candidat ou non. Et quelle que soit la personnalité de droite qui porterait les couleurs de LR. Si Xavier Bertrand fait mieux que Valérie Pécresse et Michel Barnier, il ne dépasse pas 12 à 13 % des intentions de vote, loin derrière Emmanuel Macron, en position de force, et Marine Le Pen. A moins de six mois du scrutin, Eric Zemmour, lui, est crédité de 13 % des voix. // PAGE 6

ET SI NOUS ACCÉLÉRIONS  
**LA DÉCARBONATION**  
DES ENTREPÔTS ?

# EOL.

L'IMMOBILIER LOGISTIQUE AVEC  
UNE APPROCHE CARBONE EN+

RENDEZ-VOUS SUR :

**EOL.FR/DECARBONATION**

# Allier stockage et recharge ultrarapide pour véhicules électriques, le pari de NW

- La société NW Groupe inaugure ce vendredi sa première borne couplée à une unité de stockage par batterie.
- Un système conçu pour permettre d'assurer une recharge ultrarapide des véhicules sans déstabiliser le réseau électrique, tout en soutenant celui-ci selon les besoins locaux.

## AUTOMOBILE

Florian Maussion  
@Flo\_Maussion

C'est le nerf de la guerre de demain. Et même déjà celui d'aujourd'hui. Avec la forte hausse des ventes de véhicules électriques se pose l'inévitable question de la recharge sur l'espace public. Les dernières données des immatriculations donnent la mesure de l'enjeu. A l'échelle de l'Europe, le 100 % électrique a représenté 7,5 % des immatriculations au deuxième trimestre 2021, contre 3,5 % un an plus tôt. En France, le nombre de véhicules électriques ou hybride rechargeables a été multiplié par 4,5 en quatre ans, pour atteindre près de 700.000 selon l'Association nationale pour le développement de la mobilité électrique (Avere).

Et ce n'est qu'un début. En juillet, la Commission européenne a acté la fin des moteurs thermiques pour 2035. Et Bruxelles n'a pas laissé de côté la question des infrastructures : un automobiliste devra pouvoir trouver au moins une borne de recharge électrique rapide (d'une puissance supérieure à 150 kW) tous les 60 kilomètres d'ici fin 2030, et deux d'ici fin 2035.

Avec ses 43.700 bornes de recharge installées en juillet, selon

le ministère de la Transition écologique, la France fait partie des très bons élèves. Mais sur ce total, seules 1.100 offrent une recharge rapide, soit tout juste 2,5 % du parc. C'est dire l'ampleur de la tâche qui attend les industriels du secteur. Avec une contrainte majeure : comment assurer la recharge rapide de centaines de milliers de véhicules sans saturer un réseau électrique déjà stressé ?

Parmi ces acteurs, une entreprise pense avoir trouvé la solution idéale. Ce vendredi, la société NW Groupe inaugure près de Rennes, en Ille-et-Vilaine, une borne de recharge ultrarapide qui doit être la première d'une série de 600 déployées d'ici à l'automne 2023. Un maillage dont l'ambition est de permettre d'« avoir une possibilité de charge rapide à moins de 20 minutes du domicile », souligne l'ex-ministre de l'Ecologie Jean-Louis Borloo, qui parraine le projet.

Baptisée « IE Charge », l'installation propose jusqu'à 320 kW de

# 2,5%

**DES BORNES** installées dans l'Hexagone seulement offrent une recharge rapide.

puissance, de quoi récupérer 300 kilomètres d'autonomie électrique en dix minutes, à un prix d'environ 30 centimes du kWh. De quoi aussi alimenter les futurs camions et bus électriques. Mais l'innovation n'est pas là. Se reposant sur deux brevets déposés en 2019, NW Groupe propose une solution de recharge couplée à un module de stockage par batteries, dénommé « Jbox ».

### Quatre points de recharge par unité de stockage

Celui-ci a été conçu dans l'objectif de disséminer sur le territoire, essentiellement en zones périurbaines et rurales, de petites unités raccordées au réseau électrique capables de soutenir celui-ci selon les besoins locaux. D'un coût unitaire de 500.000 euros, amortis par les services système qu'elle fournit au réseau électrique et pour lequel elle reçoit une rémunération, l'installation dispose d'une capacité de stockage de 1 MWh. NW Groupe en dénombre 130 déjà posées. Et se dit en mesure d'atteindre les 275 fin 2022, approcher les 400 fin 2023 et les 700 fin 2025.

Voulant profiter au mieux de cette infrastructure, la société a décidé d'équiper certaines de ses Jbox de bornes de recharge. « L'idée est de déverser l'énergie des batteries de stockage directement vers celles

des véhicules électriques », souligne Jean-Christophe Kerdelhué, son président. De quoi assurer une recharge rapide tout « en évitant de déstabiliser le réseau ». Chaque Jbox équipée proposera quatre points de recharge. Un ajout d'un montant de 200.000 euros, dont la moitié est subventionnée par le gouvernement dans le cadre du plan de développement des bornes. Celles de NW Groupe seront accessibles à tous « avec une Carte Bleue et un QR code ».

Avec cette double solution, la société, qui a levé l'an dernier 35 millions d'euros pour 25 % du capital, espère conquérir d'autres marchés. Elle a d'ores et déjà remporté un appel d'offres en Italie, pour la pose de 7 Jbox en Sardaigne et a noué des discussions en Finlande, en Espagne, en Grèce et dans l'Etat américain du Texas. Entre 2023 et 2025, elle prévoit d'en déployer environ 450 hors du territoire français.

« On est au début de quelque chose de mondial », veut croire Jean-Louis Borloo, qui souligne que le développement des véhicules électriques ne pourra atteindre sa vitesse de croisière qu'à condition de disposer des infrastructures de recharges suffisantes. NW Groupe, de son côté, regarde déjà du côté de l'hydrogène, considéré comme l'autre grande énergie d'avenir. ■



NW Groupe prévoit d'installer quelque 600 points de recharge à proximité

## « On ne pourra pas décarboner les transports sans décarboner la route »

Propos recueillis  
Julie Chauveau  
@juliechauveau

**La France se fixe un objectif de 2 millions de véhicules électriques produits en 2030 et l'Europe vise la fin du thermique en 2035. Quelle sera la place du réseau autoroutier dans cette révolution ?**

Elle sera centrale, impossible de décarboner les transports sans décarboner la route ! Depuis une vingtaine d'années, le mot d'ordre est au report modal vers le ferroviaire. Mais neuf déplacements sur dix se font toujours par la route. Elle représente 88 % des transports de voyageurs et 86 % du trafic de marchandises. La part modale du ferroviaire a été divisée par deux en trente ans, et est aujourd'hui inférieure à 10 %. Il est donc nécessaire de changer le regard sur la route et de prendre mieux en compte la réalité des déplacements. Le réseau autoroutier représente 1 % du million de kilomètres de réseau routier français, mais concentre 30 % des distances parcourues et 25 % des émissions des transports.

**Au lieu de distribuer du carburant dans vos stations, vous devriez proposer de l'électricité en masse...**

Le réseau devra bien sûr assurer l'alimentation électrique du nouveau parc avec un réseau de bornes rapides ou ultrarapides tous les 50 km. Mais pour décarboner les transports, il ne suffit pas de pousser

les gens à recharger leur voiture chez eux, ou de les rassurer en construisant un réseau de bornes permettant de se recharger pour des longs trajets. Les autoroutes doivent participer à l'efficacité globale du système, devenir partie intégrante des mobilités bas carbone au quotidien, avec un réseau dense de bornes mais aussi des pôles d'échanges multimodaux autour des métropoles. Ils permettront d'orienter les navetteurs vers des bus à haut niveau de service, des voies réservées accueillant le covoiturage ou les véhicules avec plus de trois voyageurs pour lutter contre l'autosolisme. Gestionnaires d'un vaste foncier, nous avons aussi la capacité à devenir un lieu de production d'énergie renouvelable grâce au photovoltaïque. Une production qui pourrait permettre d'aller plus loin, de travailler sur les solutions d'avenir que représentent par exemple l'induction et tous les systèmes de route électrique permettant de se recharger en roulant.

**Le nombre de bornes actuel est-il suffisant ?**

Le gouvernement a fixé en 2020 un objectif de 100.000 points de recharge ouvert au public d'ici à la fin de 2021. Un plan doté de 200 millions d'euros avec un volet spécifique de 100 millions pour les autoroutes. C'est une première marche dans le bon sens, et Vinci Autoroutes y contribue puisque nous avons le premier réseau de bornes autoroutier français, mais qui risque rapidement d'être insuffisante. Cet été, on

**PIERRE COPPEY**  
PDG de Vinci  
Autoroutes

comptait en France 43.700 points de recharge (11.000 de plus en six mois) avec 4.000 bornes haute et très haute puissance. La moitié des aires de service des autoroutes concédées sont équipées (164 sur 365), mais nous n'avons pas la capacité à accueillir un nombre grandissant de personnes souhaitant se recharger en 20 à 30 minutes.

**Que faudrait-il faire ?**

Pour sortir de cette logique, nous avons besoin d'un schéma directeur national qui définisse une couverture homogène, anticipe les besoins, assure la disponibilité des bornes et la solidité du système d'alimentation électrique. Les besoins de puissance moyenne par aire pour les voitures particulières sont estimés aujourd'hui à environ 1 MW, avec des bornes dont l'installation coûte entre 50 et 100.000 euros chacune. Mais on montera progressivement à plus de 10 MW d'ici à dix ans avec, sur certaines aires, des besoins pouvant atteindre 40 MW (soit 200 points de recharges de 20 à 30 minutes), ce qui correspond à peu près à la puissance d'alimentation d'un aéroport comme Orly.

**Et pour les poids lourds ?**

Ils pèsent 20 % des émissions du transport routier, et les autoroutes concentrent la moitié de leurs émissions. Une logistique modale verte

ne peut exister sans nous. Les experts estiment qu'en 2030 environ 200.000 camions électriques vont circuler en Europe. Tesla vise un camion à batterie fin 2021 avec une autonomie de 800 kilomètres nécessitant des bornes d'au moins 1 MW pour recharge ultrarapide. Là aussi, il faudra être prêts à les alimenter.

Une autre piste consiste à faire circuler des poids lourds alimentés par l'infrastructure routière pendant qu'ils roulent, ce qui permet de réduire la taille et le coût des batteries. Des autoroutes électriques à recharge dynamique de manière qu'il puisse continuer jusqu'à son point de décharge une fois sorti. Cela peut paraître futuriste, mais des solutions existent déjà. Les caténaires auxquelles les poids lourds se raccordent au moyen de pantographes sont expérimentées en Allemagne (la Siemens E-Highway près de l'autoroute de Francfort). L'industrie minière travaille également dessus. On peut aussi alimenter par le sol avec un rail conducteur intégré dans la chaussée et un patin rétractable sous le véhicule, ou par des systèmes d'induction qui rechargent le véhicule sans contact. On pourrait, par ailleurs, optimiser l'utilisation de

« Les autoroutes doivent devenir partie intégrante des mobilités bas carbone au quotidien. »

tels systèmes en créant des couloirs de décarbonation où les remorques des PL thermiques sont transférées sur des tractions à énergie électrique, selon une logistique similaire à celle du fret combiné rail-route.

**Décarboner les usages, ce n'est pas uniquement fournir une énergie non carbonée. Comment être plus efficace ?**

La décarbonation passe aussi par l'augmentation du nombre de personnes par véhicule et le fait d'apporter des services de mobilités routières partagés, adaptés aux besoins des populations éloignées des transports en commun en grande périphérie des pôles urbains. Nous devenons un concentrateur de flux, connecté aux territoires traversés et aux autres réseaux de transport par une série de pôles d'échanges multimodaux. Ils doivent être dotés de parkings de covoiturage, de points d'arrêts de lignes de bus à haut niveau de service (fréquents et rapides) qui permettent aux passagers de rejoindre la ville de manière cadencée et prédictible. Un tel système de mobilités interconnectées existe déjà sur l'A10, entre Dourdan et Massy-Palaiseau, avec les gares multimodales de Briis-sous-Forges et de Longvilliers. La plateforme de Longvilliers dispose de 8 quais desservis par 5 lignes de bus. Elle est reliée aux villes voisines par des routes et des pistes cyclables, et 250 places de stationnement gratuites sont disponibles, qui sont occupées tous les jours. Près de 5.000 voyageurs par mois l'empruntent. ■

## L'automobile

**Berlin a promis 4 milliards pour le réseau de bornes électriques allemand. Trop peu, trop tard, pestent les constructeurs automobiles. Volkswagen, a décidé de prendre le taureau par les cornes.**

Nathalie Steiwer  
—Correspondante à Berlin

La Dolce Vita manque d'énergie. Parti en vacances en Italie à bord d'une voiture électrique maison, le patron de Volkswagen avait vertement tancé sur les réseaux sociaux - photos à l'appui -, la qualité du réseau de bornes électriques. « Pas de toilettes, pas de café, une borne HS, triste affaire. C'est tout sauf une expérience de charge premium, Ionity ! » clamait Herbert Diess, à la peine pour charger son ID.3. La situation est à peine meilleure de l'autre côté du Rhin. « Au janvier 2021, 590.000 voitures électriques circulant sur les routes allemandes devaient se partager 39.600 points de recharge accessibles au public, ce qui signifie qu'il y avait déjà 15 voitures par point de recharge », note la fédération automobile allemande, VDA.

Malgré les pénuries de composants électroniques, 56.550 voitures électriques ont encore été immatriculées sur le marché allemand en septembre, (+37 % par rapport à l'année dernière). A ce rythme, il faudrait construire 2.000 bornes par semaine en Allemagne, au lieu des 300 à l'heure actuelle, martèle la VDA.

# Groupe



150 unités de stockage. Photo NW Groupe

## Le monde s'impatiente

Pressé par les constructeurs allemands d'accélérer le rythme, le gouvernement avait annoncé fin 2020 « un plan de 4 milliards d'euros pour les infrastructures de recharge sur les autoroutes, dans les supermarchés, les entreprises et chez les particuliers ». Au total, l'Allemagne prévoit de mettre en place un réseau public comptant un millier de stations de recharge ultrarapides pour voitures électriques d'ici à 2023.

En août dernier, le ministre des Transports, Andreas Scheuer, a passé la vitesse supérieure en annonçant en sus un plan de rattrapage de 300 millions d'euros pour la construction de 1.000 nouveaux emplacements dotés de plusieurs bornes de rechargement rapide. L'appel d'offres a été lancé mi-septembre.

Malgré ces déclarations politiques, « pas une seule borne de recharge n'a été créée grâce au programme de financement depuis avril à notre connaissance », regrette Joachim Damasky, le directeur général de la VDA. La bureaucratie et les délais d'approbation ont créé trop de bouchons, déplore-t-il.

### VW multiplie les partenariats

La situation a fini par lasser les constructeurs, à commencer par Volkswagen. « Nous avons décidé de prendre en main le développement de l'infrastructure de charge en travaillant avec des partenaires solides pour multiplier par cinq le nombre de bornes de recharge rapide en Europe d'ici à

2025 », a annoncé récemment Thomas Schmall, membre du directoire de Volkswagen AG chargé de la Technologie, dans une interview au « Manager Magazine ».

### L'Allemagne prévoit de mettre en place un réseau public comptant 1.000 stations de recharge ultrarapides d'ici à 2023.

Au total, 18.000 chargeurs rapides devraient être installés en Europe d'ici quatre ans en partenariat avec Enel, Iberdrola, BP mais aussi Ionity, précisait le groupe au printemps dernier. Ionity, la société commune à Volkswagen, Mercedes, BMW, Ford et Hyundai, aurait installé 360 points de recharge rapide en Europe sur les 400 prévus.

Pour VW, la densité du réseau est vitale pour ses ventes mais aussi ses revenus. Dans sa stratégie 2030 présentée cet été, Herbert Diess attribuait un rendement de 5 % aux ventes dans le secteur de l'énergie.

Dopé par ces perspectives, Thomas Schmall n'exclut pas que VW puisse introduire en Bourse d'ici quelques années une entité associant les six futures usines de batteries du groupe et les activités de chargement. Un spin-off permettrait au constructeur de booster le financement du réseau électrique. ■

# Tesla défie la crise des puces avec des résultats records

## AUTOMOBILE

Le constructeur californien, qui s'apprête à déménager au Texas, a enregistré d'excellents résultats entre juillet et septembre.

Il parvient à produire des voitures en grande quantité malgré le manque de semi-conducteurs et continue à améliorer ses marges.

Hortense Goulard  
@HortenseGoulard  
—Correspondante à San Francisco

Un tour de force qui devrait faire des envieux. Alors que la plupart de ses rivaux s'empêtrent dans la crise des puces, Tesla est parvenu à produire un nombre record de voitures. Et le constructeur automobile californien a enregistré d'excellents résultats entre juillet et septembre 2021, malgré la pénurie de semi-conducteurs, des pannes d'électricité en Chine et les défis logistiques. Les ventes du groupe d'Elon Musk ont grimpé de 57 % à 13,8 milliards de dollars, légèrement au-dessous des attentes qui s'établissaient à 13,9 milliards, selon l'agence Bloomberg.

Sa marge opérationnelle a, elle, grimpé au-delà des attentes des analystes, malgré une baisse du prix moyen de ses véhicules. Le bénéfice net s'élève à 1,6 milliard de dollars sur la période contre 331 millions un an plus tôt. Les actions Tesla ont reculé de moins de 1 % après la fermeture de Wall Street.

« Nous essayons de tout faire pour maximiser notre capacité de production pour être capable de répondre à la demande », a affirmé Zach Kirkhorn, le directeur financier du groupe, évoquant un « profond réveil » des clients pour les voitures électriques, qui a « pris un peu par surprise » Tesla. « Mais au final, nous n'avons pas été capables d'augmenter nos volumes de production assez vite », dit-il. C'est la première

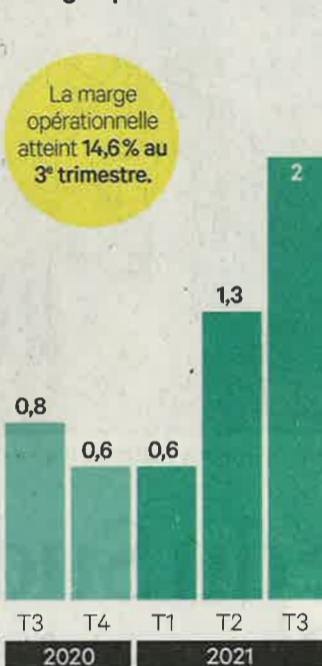
## Les résultats trimestriels de Tesla

En milliards de dollars

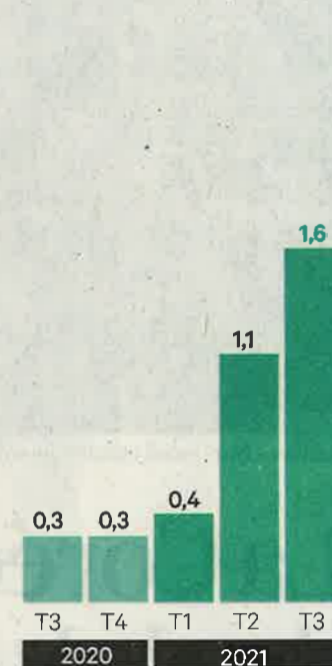
### Chiffre d'affaires



### Marge opérationnelle



### Résultat net



« LES ÉCHOS » / SOURCE : SOCIÉTÉ

fois depuis dix ans qu'Elon Musk n'apparaissait pas à la présentation de résultats trimestriels.

Tous les constructeurs automobiles font face à ces multiples problèmes logistiques, causés en grande partie par une reprise économique plus rapide que prévu après la pandémie. Mais contrairement à la plupart de ses concurrents, Tesla est parvenu à produire davantage de voitures au troisième trimestre. Il a livré plus de 240.000 voitures en trois mois, soit une hausse de 20 %.

Pendant cette période, les ventes de General Motors ont chuté d'un tiers à cause du manque de puces électroniques. Celles du groupe Stellantis, issu de la fusion de PSA et Fiat Chrysler, ont reculé de 19 % ; celles de Honda et Nissan de 11 et de 10 %, respectivement.

Il y a quelques jours, devant ses managers, le patron de Volkswagen, Herbert Diess, a loué « la vitesse de Tesla : ils manœuvrent très bien dans la crise des puces. La raison : ils

développent leurs propres logiciels. En deux ou trois semaines, ils peuvent faire un nouveau code qui permet d'utiliser d'autres composants électroniques. Impressionnant ».

### Nouvelles usines

L'entreprise a construit deux usines, l'une près de Berlin et l'autre à Austin, au Texas – où se situe désormais le siège de Tesla –, qui n'ont pas encore commencé à produire des véhicules. Dans les deux cas, le constructeur automobile espère commencer à produire les premiers véhicules d'ici à la fin de l'année, conformément à ses objectifs.

Au-delà du démarrage, le plus difficile sera d'augmenter progressivement la production dans les prochains mois, a souligné le directeur financier. Les deux nouvelles usines pourraient peser sur la marge opérationnelle dans les prochains mois, si Tesla ne parvient pas rapidement à augmenter la cadence. Les pénuries affectent aussi d'autres parties de l'activité

de Tesla, dont les batteries. Pour l'instant, Tesla fabrique les modèles S, X, 3 et Y dans son usine de Fremont, en Californie. Une autre usine, située près de Shanghai, produit exclusivement les modèles 3 et Y, les moins chers, à destination notamment du marché européen. Elon Musk a choisi l'usine d'Austin pour y construire son pick-up électrique, le « cybertruck ». Tesla prévoit toujours d'en sortir les premiers exemplaires d'ici à fin 2022.

Petites ombres au tableau, après avoir gagné 101 millions de dollars au premier trimestre grâce au bitcoin, le groupe a dû enregistrer une charge de 23 millions au deuxième trimestre puis de 51 milliards de dollars au troisième. Et la vente de crédits carbone, qui a longtemps soutenu ses finances, se tarit au fil des mois, tombant à 279 millions de dollars au troisième trimestre, contre 354 millions de dollars au deuxième trimestre et 518 millions au premier. ■

# La mise en concurrence des transports publics d'Ile-de-France s'intensifie

## TRANSPORT

Le processus de mise en concurrence des transports publics entre dans sa phase concrète.

Après les bus Optile de la grande couronne, les prochains lots remis en jeu seront les bus parisiens de la RATP et des lignes de « tram-train » en banlieue.

Denis Fainsilber  
dfainsilber@lesechos.fr

Longtemps considéré comme assez lointain, le grand big bang de l'ouverture des transports urbains à la concurrence, imposé par un règlement européen et codifié par une loi de décembre 2009, est en train de rentrer dans le concret. Particulièrement en Ile-de-France, qui représente un marché annuel de 10,5 milliards d'euros de chiffre d'affaires. Sur les 22 milliards d'euros représentés par la totalité

des transports conventionnés de l'Hexagone visés par ce processus de réattributions.

« On est entré dans le toboggan, nous sommes en train de changer de monde », résume Frédéric Baverez, directeur exécutif France de Keolis, filiale de transports urbains de la SNCF. A chaque changement d'opérateurs de bus, de nombreuses questions pratiques se posent (transfert des personnels, ingénierie, billetterie, information voyageurs...) pour éviter une rupture du service.

### 39 lots à répartir

Dans ce processus de remise en jeu des contrats d'opérateurs franciliens, la première salve a déjà démarré avec Optile, les réseaux de bus de la grande couronne. Sur un total de 39 lots à répartir dans une période de deux ans, soit un milliard de ventes annuelles, 9 ont été déjà attribués, pour des durées échelonnées entre quatre et huit ans. Un premier test grandeur nature pour la RATP, qui songe surtout à la suite, à savoir la remise en jeu de son monopole historique dans les transports de la capitale (métros, bus, tramways et deux lignes de RER).

Sur Optile, celui qui a le plus à perdre est Transdev, la filiale de la Caisse des dépôts, dont la part de

marché représente 51 %, devant Keolis, à 25 %. Ici, RATP Dev, filiale de la Régie parisienne, est le plus petit du trio, avec 7 % du marché. Elle n'ambitionne pas de postuler pour tous les lots, afin de ne pas se disperser, mais attend les résultats de ses candidatures à Meaux, Saclay, Vélizy et Cergy. Après avoir récemment remporté le réseau de Mantes-la-Jolie, mais perdu celui du Vexin. Viendra ensuite le tour de lignes de « tram-train » autour de Paris, qui intéresseront plusieurs candidats.

En parallèle, la RATP se prépare déjà au très gros morceau suivant, celui des appels d'offres pour le réseau de bus parisien, en monopole depuis 1949. Soit 350 lignes concernées et 18.000 salariés dont 15.000 machinistes, qui pourraient potentiellement changer d'employeur. Ici, l'ensemble du processus sera bouclé pour le 1<sup>er</sup> janvier 2025, « mais nous sommes déjà dans un rétroplanning, avec des points de passage obligés », dit-on de source proche de l'entreprise publique.

### 18.000 agents concernés

Pour l'instant, l'autorité organisatrice IDFM n'a pas encore stabilisé les allotissements, et hésiterait entre un scénario à 12 lots différents et un autre à 17 lots, structurés autour des

dépôts de bus, selon des proches du dossier. Mais dans les deux cas, le processus se ferait en trois vagues, avec des premières attributions à la mi ou la fin 2023.

La séquence de préparation est donc enclenchée. Les 18.000 salariés concernés, sur les 45.000 que compte la RATP hors RATP Dev, vont sortir du giron de l'Epic pour être transférés vers des filiales, avec le principe de la « portabilité des droits ». Concrètement, ils n'auront plus l'intégralité du statut mais sont transférés avec certains droits, dont la rémunération nette des douze derniers mois. Afin de maximiser ses chances de remporter les appels d'offres, la RATP devra muscler sa compétitivité. Par exemple, sur le temps de travail des conducteurs de bus, qui bénéficient aujourd'hui de 121 jours de repos annuel au titre de la « conduite en zone dense », ou sur les salaires de la maîtrise et des cadres.

Sur ce second point, la direction a récemment dénoncé un accord signé en 2014, qui lui donne très peu de souplesse individuelle car prévoyant des augmentations salariales à l'ancienneté. Mais la proximité des élections professionnelles rend illusoire l'ouverture immédiate de négociations. ■