

## Questions orales

### ➤ **Dispositif Autolib' (Groupe Mouvement Démocrate Courbevoie)**

**Martine Volard** : Alors que l'idée d'instaurer un système de partage de véhicules « propres » a été favorablement retenue par les participants de la réunion Agenda 21 du 13 mars dernier, nous nous étonnons que l'adhésion à Autolib' ne nous ait pas été présentée en Conseil municipal avant le 31 mars 2009, échéance laissée aux potentiels adhérents.

En effet, à l'initiative de la Mairie de Paris, un syndicat mixte associant communes et intercommunalités serait créé pour mettre en place un système de partage de 4 000 véhicules électriques (dont 2 000 en banlieue de la petite couronne).

Il s'agirait d'une location en libre service 7j/7 24h/24 avec un abonnement mensuel compris entre 15 et 20 € et une facturation de 4 à 5 € la demi-heure. Contrairement aux systèmes d'autopartage qui existent actuellement, Autolib' présente plus de liberté. Ainsi, il n'existe ni obligation de réserver ni obligation de rapporter le véhicule à son endroit d'origine. L'étude marketing de la Mairie de Paris montre que 31 % des automobilistes parisiens intéressés par Autolib' et ayant l'intention d'utiliser le service seraient prêts à se séparer de leur véhicule.

S'agissant du fonctionnement, le syndicat adoptera la délégation de service public tant pour le déploiement que pour la gestion d'Autolib'. Pour le lancement du projet, chaque collectivité devra investir 50 000 € pour 6 places avec bornes et 3 véhicules. Il sera possible d'étaler l'investissement à hauteur de 6 165 € par an pendant dix ans. En contrepartie, la collectivité percevra une redevance d'occupation du domaine public de 750 € par place et par an (avec indexation annuelle), soit 4 500 € par station. Dans la moins bonne des hypothèses, la charge financière par station sera de 1 665 €. Lors de la première année d'existence du syndicat, chaque adhérent devra verser 700 à 1 000 € par station pour financer le fonctionnement dudit syndicat. Les années suivantes, le financement se fera par une redevance versée par le délégataire.

Hormis Puteaux et Bois-Colombes, toutes les villes limitrophes sont favorables à ce système.

Par conséquent, nous aimerions savoir pourquoi notre municipalité n'a pas envisagé l'adhésion au syndicat mixte et si, dans un futur proche, vous adopteriez Autolib'.

### Réponse apportée par **M.Bordeaux**

*M.Bordeaux adopte un ton doctoral et commence son intervention en expliquant que ce dossier est très complexe et que nous n'avons pas toutes les informations. Il lui fait donc retracer tout l'historique. S'ensuit une intervention très longue, qui bien souvent confirme ce que nous avons dit et quelquefois module nos chiffres (nous n'avons effectivement accès qu'au dossier presse !). Beaucoup de conseillers de la majorité ont une attitude étonnante, n'écoutent rien et rient ouvertement pendant cette intervention.*

### **En résumé, nous retiendrons de sa réponse la position suivante de la Ville :**

La Ville n'est pas contre ce dispositif mais les informations données par la Ville de Paris sont encore trop imprécises, il reste encore beaucoup d'incertitudes (sur les grilles tarifaires, sur la nature du véhicule, les modifications réelles de comportement par les usagers et le passage des intentions aux actes). La Ville souhaite donc réfléchir avant de s'engager trop fortement. M. Bordeaux évoque également les conséquences d'un tel dispositif sur l'aménagement urbain car il faudra libérer des espaces en surface pour ces véhicules et donc supprimer des places de parking. Il s'interroge également sur les choix à faire entre la voiture et les

transports en commun, qui risquent d'être concurrencés par ce dispositif qui en définitive développe la voiture individuelle alors que l'on souhaite développer le collectif. Mais la réflexion est en cours et ce dossier est pris en charge par les services techniques qui l'étudient et le suivent.

**M.Lasserre** : L'intérêt de ce dispositif est aussi de diminuer le trafic car rappelons qu'à Paris, les études montrent que 20% des voitures en circulation sont en fait en recherche d'une place pour stationner. Par ailleurs, ce dispositif a surtout un intérêt pour les trajets banlieues/Paris et banlieues/banlieues. Dans ce dernier cas, pour bien fonctionner, il ne faut pas qu'il y ait des ruptures dans certaines villes. Il s'agit effectivement d'un pari car nous avons du mal à évaluer les résultats mais il est quelquefois nécessaire de prendre des risques pour faire bouger les comportements. Cela va dans le sens d'une plus forte mutualisation et permettra d'améliorer les transports de banlieue à banlieue que les transports en commun peuvent entièrement résoudre.