

2011/3852 - Tarif de stationnement pour les véhicules d'autopartage. (Direction Déplacements Urbains)
(BMO du 12/09/2011, p. 1874)

Rapporteur : M. VESCO Gilles

M. VESCO Gilles, rapporteur : Il s'agit de la fixation des tarifs pour un nouveau service qui s'appelle l'autopartage, qui existe déjà sous sa forme « autolib » opérée par Lyon Parc Auto.

Comme vous le savez, c'est un service fondé sur la voiture « servicielle », c'est-à-dire partagée, qui est une alternative à l'automobile individuelle avec les avantages que cela représente pour l'espace public et pour l'agrément de la vie en ville. Selon les cas et les études, on estime que l'on baisse d'un tiers sa pratique automobile individuelle quand on utilise un véhicule partagé qui remplace lui-même jusqu'à cinq véhicules « perso » et qui tourne en tous cas, cinq fois plus qu'un véhicule personnel. Cela libère de la place, y compris de stationnement.

Cette activité d'auto partage est définie par l'article 54 de la loi du 12 juillet 2010, dite « Grenelle 2 » qui a prévu un décret national pour donner un label auto partage lié à une charte. Dans l'attente de ce label et pour ne pas bloquer les projets qui se font jour sur notre territoire -j'ai nommé « Autolib » qui a déjà 22 stations et qui va adopter 14 stations en surface avec une permission de voirie du Grand Lyon- , puis le projet « Car2go » avec qui les discussions avancent très favorablement entre cette société et les services du Grand Lyon et qui pourrait venir à Lyon avec 200 véhicules pour un système dit de « one-way » c'est-à-dire « aller simple ». Cela permettrait à la Ville de Lyon, sans que cela ne lui coûte rien, de tester ce système qui s'est avéré efficace, on le sait notamment depuis « vélo'v » et en tout cas à Ulm où c'est en usage depuis 2 ans et demi, puisque c'est 90 % de l'usage qui est fait en « one way ». Cela montre bien que c'est là où est le besoin, avec, en complémentarité le service « Autolib » qui ne se « cannibalisent » pas entre eux mais correspondent à deux besoins et deux services très différents.

Le système « Car2go » fonctionne sans stations, puisque la station c'est la ville et le stationnement est diffus sur l'espace public en surface et il convient de fixer des tarifs. Le Grand Lyon a voté la charte « Grand Lyon » d'auto-partage en attendant la charte nationale pour délivrer le label et pour justifier d'un tarif de permission de voirie fixé à 70 euros par mois et par véhicule. C'est celui que je vous propose d'adopter aujourd'hui, pour être en cohérence avec le Grand Lyon. Il est à noter que si ce système fonctionne évidemment, il sera étendu, en tout cas nous avons la possibilité de l'étendre d'abord jusqu'aux frontières de Lyon puisqu'au début ce sera Lyon intra-muros, tous les arrondissements, mais pas tout le territoire de tous les arrondissements. Cela pourra concerner l'ensemble du territoire de Lyon, et pourquoi pas ensuite la première couronne, Villeurbanne, et ce système pourra s'étendre s'il fait ses preuves comme il l'a fait à Ulm.

Je vous remercie Monsieur le Maire.

M. BROLIQUIER Denis, Maire du 2^e arrondissement : L'auto partage existe depuis plus de 20 ans en Europe et un peu plus de 10 ans en France. A Lyon, il a vu le jour en 2008 avec Autolib qui compte aujourd'hui, sur le territoire de la Ville de Lyon, 72 véhicules en libre service, et comme le rappelait Gilles Vesco à l'instant, vous allez lancer une nouvelle offre avec « Car2go » sans bien expliquer pourquoi vous souhaitez deux systèmes différents. A chaque élu son propre système sans doute...

Au-delà de ce constat qui laisse deviner quelques rivalités internes au sein de votre équipe, nous considérons que l'auto partage est un mode de mobilité innovant qui a toute sa place à Lyon et qui présente plusieurs atouts : d'abord en matière environnementale avec la réduction d'émissions de CO². Ensuite, pour le particulier, il est l'alternative possible à la voiture privée et individuelle. Le coût de l'auto partage est en effet attractif pour un nombre croissant d'automobilistes. Selon les calculs du bureau Xerfi,

le recours à l'auto partage permet de réaliser des économies substantielles pour des automobilistes qui font moins de 3.500 kilomètres par an.

Vous le voyez, Monsieur le Maire, contrairement à ce que vous croyez, la voiture a encore complètement sa place en ville ! Cependant, nous souhaitons avoir des éclaircissements sur plusieurs points car si « Car2go » est innovant et séduisant, sa mise en œuvre n'est pas simple.

Je voulais attirer votre attention sur trois points.

Le premier point concerne le stationnement : à Ulm, en Allemagne, où « Car2go » a été lancé, 10 % de la population de la ville est abonné au système. Ce succès est rendu possible par un stationnement facile : les véhicules peuvent être garés sur n'importe quelle place de parking public offrant du stationnement en illimité.

Les voitures peuvent aussi être garées sur des places de parcs en ouvrage gérés par la ville ou sur du stationnement de voirie, sans avoir à payer et sans aucune limite horaire d'occupation. En plus, un grand nombre de places de stationnement dans certains parcs en ouvrage privé sont exclusivement réservées aux utilisateurs de ces voitures, là aussi sans aucune rétribution exigée.

Qu'en sera-t-il à Lyon ? La loi Grenelle 2 prévoit que pour faciliter le développement de l'auto partage, les communes peuvent affecter des places de stationnement sur voirie à ces véhicules. 200 voitures en libre service disponibles en surface, combien de places de stationnement leur seront réservées ? L'offre de stationnement en voirie va-t-elle se contracter encore davantage pour les voitures particulières ?

Vous le savez, se garer à Lyon est déjà un problème récurrent pour beaucoup d'automobilistes, et même pour les Lyonnais titulaires de leur abonnement résident. Le problème s'aggrave au fil de vos projets, comme avec l'aménagement de la place des Tapis, dont on parlera tout à l'heure, dans le 4^e arrondissement qui va nécessiter la suppression de 85 places de parking en plein cœur de la Croix-Rousse.

Comme nous, l'Association « La Voiture Autrement » s'inquiète des difficultés de stationnement et de logistique que générerait le système « one-way » que vous avez choisi.

Le deuxième point concerne les conditions d'exploitation du service : malgré le potentiel indéniable de l'auto partage, les opérateurs n'ont pas encore trouvé un modèle économique viable. L'ampleur de l'investissement initial et l'importance des frais fixes font que les opérateurs peinent à dégager un excédent d'exploitation et aucun n'a encore atteint l'équilibre, faute de taille critique en termes d'abonnés. Contrairement à Vélo'v, ce système peut peser très lourd sur les finances de la Ville.

Quels objectifs vous êtes-vous fixés en nombre d'abonnés et d'auto partageurs ? Et dans quels délais ? En attendant de trouver un équilibre financier, qui paie le déficit d'exploitation ? Est-ce les collectivités territoriales ?

Le troisième point concerne l'intégration de l'auto partage dans les transports publics : l'auto partage doit s'intégrer dans une politique globale et cohérente des déplacements. Il est un service qui doit s'utiliser en inter-modalité et multi-modalité, intégré dans le bouquet de mobilités mais complémentaire des transports collectifs et des modes doux.

En ce sens, dans d'autres villes européennes, opérateurs de transport public et opérateurs d'auto partage, proposent des stations combinées aux différents modes de transport en commun et des abonnements conjoints (offres bus+auto ou train+auto). Prévoyez-vous dès maintenant ce type d'aménagements auprès des gares mais aussi des parcs relais ?

Malgré ces réserves, nous pensons que « Car2go » est un service de mobilité innovant et nous sommes prêts à l'accompagner à titre expérimental. Nous voulons que « Car2go » fonctionne et nous souhaitons que ce soit un succès à Lyon.

En attendant, nous avons besoin d'avoir des réponses aux questions que je viens de vous poser. Je vous remercie.

M. HELAL Karim : Notre Groupe est favorable au développement de l'auto partage : à savoir la mise à disposition de voitures pour les usagers et usagers occasionnels. Il devrait contribuer à une réduction du recours à la voiture individuelle et un meilleur taux d'utilisation des véhicules et des places de stationnement concernés. Et pourquoi pas, pour certains ménages, le renoncement à leur seconde voiture. De ce point de vue, le développement de l'auto partage est donc un élément complémentaire de notre politique de transports visant à rééquilibrer les modes de déplacement au profit des transports en commun et des modes doux, pour améliorer la qualité de l'air et de la vie en ville.

Il s'agit, également, de dépasser le concept mis en œuvre par Autolib, avec la possibilité de récupérer et de laisser son véhicule sur les places de stationnement de surface et plus seulement dans les parkings en sous-sol, de transformer le système d'abonnés ou de simplifier le mode d'utilisation.

Nous sommes donc favorables à l'instauration d'un tarif de stationnement préférentiel pour ce type d'usage pour aider les initiatives privées ou associatives à émerger, à se développer, et à atteindre un nécessaire équilibre financier. Petite inquiétude à cet égard car ce type de service peut toutefois rapidement se rabougrir en une offre simplement destinée aux clients les plus aisés de l'hyper-centre ce qui en limiterait grandement l'impact et rendrait difficilement justifiable l'appui de notre ville.

Aussi, nous souhaitons que ce soutien indirect de notre ville aux futurs prestataires d'auto partage s'accompagne -sous une forme à déterminer- d'une volonté et d'un engagement de leur part de développer un service accessible à l'ensemble des Lyonnais aussi bien en terme de présence géographique sur notre territoire qu'en terme de politique tarifaire.

Je vous remercie de votre attention.

M. VESCO Gilles, Adjoint : Je vais dire deux mots tout d'abord sur la concurrence, car on a bien souligné avec Jean-Louis Touraine qu' « Autolib » et « Car2go » sont deux services complémentaires, ce n'est pas la même voiture. « Autolib » est tarifé à l'heure et « Car2go » à la minute. Pour vous dire la différence de services et de besoins : pour « Autolib » la location moyenne est 65 km et 9 heures et pour « Car2go » c'est 10 km et 25 minutes, donc c'est une politique de gamme avec des services et des produits qui ne se cannibalisent pas entre eux et qui offrent justement, un florilège complémentaire de services.

Sur la place occupée par le stationnement, on a dit qu'effectivement chaque véhicule qui, en l'occurrence est une « smart micro hybride » tient peu de place en plus de ne pas polluer ou de polluer moins, remplace jusqu'à 5 véhicules personnels et tourne 5 fois plus qu'un véhicule personnel. Elle libère donc de la place au lieu de rajouter des véhicules sur l'espace public. Sur les risques financiers, ils sont évidemment intégralement supportés par la compagnie privée qui, pour votre information, est une joint venture entre Daimler qui fabrique les smarts et qui développe le « soft » et « Europe car » qui se mettent ensemble justement pour attaquer les villes de plus de 500.000 habitants et avoir cette surface pour leur business plan de rentabilité. Hambourg a démarré en avril, Amsterdam va commencer en même temps que nous et à l'électrique. Il y a déjà Austin, Vancouver, Ulm étant le « show room » pour prouver le bon fonctionnement du système.

Enfin, la complémentarité avec les autres politiques alternatives, évidemment chaque fois que l'on fait grandir un mode alternatif à l'automobile individuelle, on renforce tous les autres, c'est un peu « $1 + 1 = 3$ », c'est-à-dire que l'on rajoute des cartes aux cartes qui peuvent être intégrées car l'on pourra avec la carte « Car2go » prendre des vélos^v de la même manière qu'on le fait avec « Técély » et on tâchera de faire cela dans tous les sens, sachant que c'est la même technologie de lecture de carte sans contact.

Enfin, pour l'hyper-centre, effectivement Monsieur Héral, ce système est voué à s'étendre s'il fonctionne.

La Société privée, puisqu'elle assume tous les risques, préfère dans un premier temps tester un périmètre d'activité plus restreint mais avec une perspective de développement en plusieurs étapes, comme nous l'avons fait pour Vélo^v, un peu en tâche d'huile.

Et évidemment, nous sommes en train de discuter de tarifs préférentiels, notamment pour les étudiants, sur ce type de déplacement, puisqu'il s'agit de retarder l'achat d'un véhicule personnel et notamment pour les jeunes, autant que pour les seniors, d'avancer la déprise automobile, donc une politique pour toutes les générations de conducteurs. Merci.

M. BROLIQUIER Denis : Je voulais juste remercier M. Vesco de la qualité de ses réponses. Il est très rare dans cet hémicycle lorsque nous posons des questions précises d'avoir des réponses précises. Là nous les avons ! Merci.

M. LE MAIRE : Merci bien. Il ne faudrait pas qu'on prenne l'habitude...

Je mets aux voix les conclusions de mon rapport. Il n'y a pas d'opposition ? Elles sont adoptées.

(Adopté.)