



**EXTRAIT DU REGISTRE
des
délibérations du Conseil de Communauté**

N° délib. : 000897

Séance du jeudi 15 octobre 2009

Le Conseil de Communauté, régulièrement convoqué, s'est réuni à la salle des séances de la C.C.I.D - 46 avenue Villarceau à Besançon,

sous la présidence de M. Jean-Louis FOUSSERET

Conseillers communautaires en exercice : 140

Etaient présents : **Amagney** : Thomas JAVAUZ **Arguel** : André AVIS **Audeux** : Françoise GALLIOU **Auxon-Dessous** : Jacques CANAL, Jean-Pierre BASSELIN **Auxon-Dessus** : Serge RUTKOWSKI, Geneviève VERRON **Avanne Aveney** : Laurent DELMOTTE, Jean-Pierre TAILLARD **Besançon** : Eric ALAUZET, Frédéric ALLEMANN, Nicolas BODIN, Pascal BONNET, Patrick BONTEMPS (jusqu'au rapport 2.6), Martine BULTOT, Marie-Odile CRABBE-DIAWARA, Yves-Michel DAHOUI, Jean-Jacques DEMONET, Cyril DEVESA, Emmanuel DUMONT (jusqu'au rapport 2.6), Odile FAIVRE-PETITJEAN, Béatrice FALCINELLA, Françoise FELLMANN, Jean-Louis FOUSSERET, Catherine GELIN, Didier GENDRAUD, Jean-François GIRARD, Philippe GONON, Nicolas GUILLEMET (à partir du rapport 1.1.1), Valérie HINCELIN, Martine JEANNIN, Sylvie JEANNIN, Solange JOLY, Jean-Sébastien LEUBA, Christophe LIME, Michel LOYAT, Jacques MARIOT, Annie MENETRIER, Carine MICHEL, Nohzat MOUNTASSIR, Michel OMOURI, Jacqueline PANIER, Danièle POISSENOT, Françoise PRESSE (jusqu'au rapport 2.8), Béatrice RONZI, Jean-Claude ROY (à partir du rapport 2.7 et jusqu'au rapport 3.7), Edouard SASSARD, Joëlle SCHIRRE, Marie-Noëlle SCHOELLER, Catherine THIEBAUT, Corinne TISSIER (à partir du rapport 2.1), Sylvie WANLIN, Nicole WEINMAN **Boussières** : Bertrand ASTRIC, Roland DEMESMAY **Braillans** : Alain BLESSEMILLE **Busy** : Philippe SIMONIN **Chalezeule** : Christian MAGNIN-FEYSOT, Raymond REYLE **Champagney** : Claude VOIDEY **Champvans les Moulins** : Jean-Marie ROTH **Chatillon le Duc** : Philippe GUILLAUME **Chaucenne** : Bernard VOUGNON **Chaufontaine** : Christiane BEUCLER (représentée par Jacky LOUISON) **Chemaudin** : Bruno COSTANTINI **Dannemarie sur Crête** : Gérard GALLIOT, Jean-Pierre PROST **Deluz** : Sylvaine BARASSI **Ecole Valentin** : André BAVEREL, Yves GUYEN **Fontain** : Jean-Paul DILLSCHNEIDER **François** : Claude PREIONI **Germes** : Jean SIMONDON (à partir du rapport 9.1) **Grandfontaine** : François LOPEZ **La Chevillotte** : Jean PIQUARD **La Vèze** : Jacques CURTY **Le Gratteris** : Cédric LINDECKER **Mamirolle** : Daniel HUOT, Didier MARQUER (représenté par Robert POURCELOT) **Marchaux** : Bernard BECOULET, Brigitte VIONNET **Miserey Salines** : Marcel FELT, Denis JOLY **Montfaucon** : Michel CARTERON (représenté par Corinne PETER), Pierre CONTOZ **Montferrand le Château** : Marcel COTTINY **Morre** : Jean-Michel CAYUELA, Gérard VALLET **Nancray** : Jean-Pierre MARTIN, Daniel ROLET **Noironte** : Bernard MADOUX **Novillars** : Philippe BELUCHE, Bernard BOURDAIS **Pelousey** : Catherine BARTHELET, Claude OYTANA **Pirey** : Robert STEPOURJINE **Pouilly les Vignes** : Jean-Michel FAIVRE **Rancenay** : Michel LETHIER **Roche lez Beaupré** : Stéphane COURBET (jusqu'au rapport 5.1), Jean-Pierre ISSARTEL (représenté par Joël JOSSO) **Routelle** : Claude SIMONIN **Saône** : Maryse BILLOT (représentée par Alexis JACOB), Alain VIENNET **Serre les Sapins** : Gabriel BAULIEU, Christian BOLLLEY **Tallenay** : Jean-Yves PRALON **Thise** : Bernard MOYSE, Jean TARBOURIECH **Thoraise** : Jean-Michel MAY **Torpes** : Bernard LAURENT **Vaire Arcier** : Patrick RACINE **Vaire le Petit** : Michèle DE WILDE **Vaux les Prés** : Bernard GAVIGNET (à partir du rapport 1.2.1).

Etaient absents : **Besançon** : Hayatte AKODAD, Teddy BENETEAU DE LAPRAIRIE, Françoise BRANGET, Benoît CYPRIANI, Fanny GERDIL-DJAOUAI, Abdel GHEZALI, Jean-Pierre GOVIGNAUX, Lazhar HAKKAR, Frank MONNEUR, Elisabeth PEQUIGNOT, Jean ROSSELOT **Beure** : Philippe CHANEY, Auguste KOELLER **Chaleze** : Christophe CURTY **Champoux** : Thierry CHATOT **Chatillon le Duc** : Denis GALLET **Chemaudin** : Gilbert GAVIGNET **François** : Françoise GILLET **Grandfontaine** : Laurent SANSEIGNE **Larnod** : Gisèle ARDIET **Mazerolles le Salin** : Daniel PARIS **Montferrand le Château** : Pascal DUCHEZEAU **Osselle** : Jacques MENIGOZ **Pirey** : Jacques COINTET **Pouilly les Vignes** : Jean-Marc BOUSSET **Pugey** : Marie-Noëlle LATHUILIERE **Vorges les Pins** : Patrick VERDIER.

Secrétaire de séance : Marcel FELT

Procurations de vote :

Mandats : H. AKODAD, T. BENETEAU DE LAPRAIRIE, P. BONTEMPS (à partir du rapport 2.7), F. BRANGET, B. CYPRIANI, E. DUMONT (à partir du rapport 2.7), JP. GOVIGNAUX, L. HAKKAR, F. MONNEUR, E. PEQUIGNOT, J. ROSSELOT, JC. ROY (jusqu'au rapport 2.6 et à partir du rapport 3.8), C. CURTY, F. GILLET, D. PARIS, JM. BOUSSET.

Mandataires : JJ. DEMONET, F. ALLEMANN, J. PANIER (à partir du rapport 2.7), P. BONNET, E. ALAUZET, YM. DAHOUI (à partir du rapport 2.7), P. CONTOZ, N. MOUNTASSIR, D. POISSENOT, C. GELIN, E. SASSARD, N. BODIN (jusqu'au rapport 2.6 et à partir du rapport 3.8), S. COURBET, F. LOPEZ, C. PREIONI, JM. FAIVRE.

Objet : Mise en œuvre d'un service d'auto-partage pour le Grand Besançon

Mise en œuvre d'un service d'auto-partage pour le Grand Besançon

Rapporteur : Yves GUYEN, Vice-Président

Inscription budgétaire	
A inscrire au PPIF 2010/2015	Montant prévu au PPIF : 55 000 € Montant prévu au BP N : 15 000 € Montant de l'opération : <ul style="list-style-type: none">• 25 000 € sur année N• 55000 € sur 3 ans

Résumé :

L'autopartage est un outil permettant d'emprunter une voiture pour une durée courte par plusieurs utilisateurs autorisés.

La forme juridique la plus adaptée et permettant l'intervention de la sphère publique est la SCIC (Société Coopérative d'Intérêt Collectif). Le soutien de l'Agglomération au fonctionnement de ce service, qui devrait s'équilibrer à compter de la 4^{ème} année d'exploitation, serait pour le Grand Besançon de 15 000 € par an (+ 10 000 € d'entrée au capital de la SCIC la première année). La date de mise en service est prévue fin 2009 avec constitution de la SCIC durant le dernier trimestre 2009.

Il est proposé de se prononcer sur la mise en place d'un service d'auto-partage dans l'agglomération du Grand Besançon.

I. Préambule

Un appel à projets a été initié par un groupe de travail associant, la Ville de Besançon, la Communauté d'agglomération du Grand Besançon, et la Délégation Régionale de Franche-Comté de l'ADEME. Il s'agit d'un appel à coopération partenariale visant à créer une structure ad-hoc pour le lancement et la gestion d'un service d'auto-partage à Besançon.

Ce projet s'inscrit comme une solution complémentaire de mobilité urbaine durable en phase avec l'évolution de la politique de transport de l'agglomération notamment via le projet TCSP et avec la politique de stationnement de la municipalité.

II. Quelle clientèle cible pour un service d'auto-partage grand bisontin ?

Dans un premier temps, pour assurer une viabilité économique au système, l'auto-partage doit s'appuyer sur la trame urbaine la plus dense : les ménages et les entreprises ou administrations situés dans le cœur de la ville de Besançon. Ces zones réunies comptabilisent environ 20 000 habitants et 20 000 emplois.

Dans une phase ultérieure, le service serait étendu aux quartiers alentours au centre-ville de Besançon et aux autres communes de l'agglomération bisontine.

III. Enjeux de ce service

A/ Les objectifs généraux pour le Grand Besançon, la Ville de Besançon et l'ADEME

Au vu des expériences menées en Europe, l'auto-partage permettrait, notamment :

- de réduire le taux de motorisation (1 voiture partagée remplace 8 à 15 voitures),
- de diminuer les besoins de stationnement publics et privés,
- de rationaliser l'utilisation de la voiture,
- d'améliorer la fréquentation des transports collectifs et d'augmenter le recours au vélo (personnel et en libre-service) et à la marche à pied,
- de diminuer la consommation d'énergie et les émissions dues à l'utilisation de la voiture,
- de réduire les coûts individuels de la mobilité en abandonnant la propriété de sa voiture,
- d'apporter une véritable équité sociale afin de permettre à tous un accès à ce mode de déplacement,
- d'améliorer la qualité de vie en ville par la reconquête d'espace public.

B/ L'Intérêt communautaire du service

Le Grand Besançon : l'autorité organisatrice des transports et des déplacements sur son territoire

Le Grand Besançon, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports responsable notamment du Plan de Déplacements Urbains, est de fait impliquée dans tous les projets visant à développer les transports alternatifs. Cette ambition vise principalement à réduire la part modale de la voiture particulière, afin de limiter les nuisances associées et à favoriser l'usage des transports publics et des modes doux (vélos, piétons).

L'autopartage, à première vue, semble concerner directement un territoire restreint et sa population : le centre-ville de Besançon. Cette localisation particulière ne réduit pas pour autant l'intérêt communautaire du projet : le centre-ville concentre en effet les flux venant de l'ensemble du territoire de l'agglomération et donc les problématiques de congestion dues au trafic routier et de stationnement. Réduire l'usage de la voiture particulière par les propres habitants ou salariés du centre-ville revient à libérer de l'espace public au cœur de l'agglomération, mais également à réduire, même marginalement, le trafic routier global au sein de cette agglomération.

L'autopartage : un mode de déplacement complémentaire

Ce système de partage de voiture peut constituer un mode de déplacement complémentaire pour les habitants du Grand Besançon. Ainsi, il peut être utilisé en combinaison avec le réseau GINKO, tant sur les lignes urbaines que périurbaines (a fortiori si les stations d'auto-partage sont à proximité immédiates des terminus des lignes périurbaines dans Besançon) et/ou TER.

L'enjeu est de proposer une organisation multimodale répondant aux besoins de tous. Il s'agit de développer et d'articuler les différents modes de transports afin que chacun, quels que soient sa condition (âge, disposition d'une voiture, moyens financiers,...) et son déplacement (en termes de motif, d'origine-destination, d'horaires,...), puisse se déplacer dans les meilleures conditions et avec le meilleur choix entre les modes de déplacements.

De plus, le projet de mise en service de nouvelles haltes ferroviaires dans le nord de l'agglomération permettrait aux habitants du Nord de Besançon et de ces communes une interopérabilité et un choix dans le mode de transport. Cela constituerait également un autre outil de mobilité permettant aux bisontins de rejoindre l'ensemble des communes du Grand Besançon, en particulier en soirée, la nuit, ou le week-end quand les dessertes TC sont rares ou inexistantes (forme de désenclavement).

L'auto-partage : réduction et / ou limitation du stationnement de longue durée

La redéfinition de la réglementation relative au stationnement au centre-ville de Besançon pourrait certainement inciter à la réflexion concernant la question de la propriété d'un véhicule personnel en zone contrainte. Dans le quartier des Chaprais par exemple, des difficultés de stationnement ont récemment été mises à jour par le bureau d'études chargé du diagnostic de l'offre et de la demande de stationnement sur Besançon, ce qui pourrait encourager l'implantation d'une station d'auto-partage de quartier pour pallier au stationnement illégal en proposant de nouvelles solutions aux usagers.

La mise à disposition de voitures en auto-partage dans la ville centre permettrait donc de limiter ou au mieux de réduire le nombre de voitures en stationnement de longue durée sur les parkings communaux.

L'autopartage : l'interopérabilité Rhin-Rhône assurée avec le réseau « France Autopartage »

L'interopérabilité totale avec le serveur « France Auto-partage », qui regroupe les services d'Autolib à Lyon, et Auto'trement à Strasbourg et Mulhouse, est efficiente car le projet bisontin est conçu sur la même base de données et avec le même standard technique.

Le serveur « France Auto-partage » offre aux adhérents de l'auto-partage sur Besançon une interopérabilité totale permettant aux adhérents de Besançon d'accéder avec la même carte à plus de 150 véhicules sur l'axe du futur TGV Rhin- Rhône.

La participation du Grand Besançon : prise en compte de toutes les communes du territoire

Participer au projet de création d'un service d'auto-partage permet au Grand Besançon de donner son avis et participer au débat sur la mise en place du service. Son absence dans le projet rendrait difficile la mise en place, à long terme, de stations dans le territoire étendu du Grand Besançon.

IV. Nature du service proposé

Il est proposé dans un premier temps la création de 7 stations avec 10 véhicules (achats et ou locations longue durée en fonction de la fréquentation), dont 4 stations avec 2 véhicules et 3 stations avec 1 véhicule. Ces stations seraient implantées dans le centre-ville de Besançon. Leur emplacement précis sera défini ultérieurement, ainsi que les tarifs aux usagers. Cependant, ces tarifs pourraient être conçus sur la base de l'expérience strasbourgeoise (Cf. Annexe I).

V. Forme juridique proposée

En France, l'auto-partage est assimilable à une activité commerciale, semblable à une activité de location de voitures traditionnelle. Il ne peut donc être directement considéré comme un service public de transport de personnes tel que défini par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs et, conformément au Code Général des Collectivités Territoriales, l'intervention directe d'une collectivité, sous forme de régie, de marché ou de délégation de service public, n'est pas une compétence de base.

Le rôle des autorités organisatrices de transport se limite donc aujourd'hui à un simple rôle d'encouragement, de promotion et de soutien de l'auto-partage, au regard notamment des engagements pris dans le Plan de Déplacements Urbains.

Dans ce cadre, l'intervention de la sphère publique dans le service d'auto-partage se ferait via une SCIC (Société Coopérative d'Intérêt Collectif) SARL (Cf. Annexe 2).

Le Grand Besançon, s'il souhaite se retirer à terme de la SCIC, a droit au remboursement de la valeur nominale de ses parts (voir article 18 de la loi n° 47-1775 du 10 septembre 1947 portant statut de la coopération).

VI. Financement et date de mise en service

Ce service devrait s'équilibrer à compter de la 4^{ème} année d'exploitation. Le coût de fonctionnement du service les trois premières années est de 150 000 € TTC (+ 20 000 € d'entrée au capital de la SCIC pour les collectivités).

Tableau synthétique du financement pour chaque collectivité :

Périodicité	Grand Besançon		Ville Besançon		Ademe *
	Apport au capital SCIC	Subvention (pour couvrir coûts de fonctionnement)	Apport au capital SCIC	Subvention (pour couvrir coûts de fonctionnement)	
Année N	10 000 €	15 000 €	10 000 €	15 000 €	20 000 €
Année N+1		15 000 €		15 000 €	20 000 €
Année N+2		15 000 €		15 000 €	20 000 €
Année N+3		0		0	0
Total	10 000 €	45 000 €	10 000 €	45 000 €	60 000 €

* Sous réserve de la subvention de 60 000 € de l'Ademe (réponse mi-octobre).

Le Grand Besançon financerait ce projet à hauteur de 15 000 € par an pendant 3 ans, en plus de 10 000 € d'entrée au capital de la SCIC, soit un total de 55 000 € sur 3 ans.

Afin de réduire le coût pour les collectivités, il peut être envisagé d'effectuer des aides en nature (la mise à disposition d'un local commercial, l'utilisation de la centrale de mobilité Mobilignes pour le service d'auto-partage, la prise en charge de l'aménagement intégral des stations, ...).

Ces exemples ne sont pas exhaustifs et une analyse précise par les collectivités peut être menée en fonction des souhaits et possibilités.

La date de mise en service de l'auto-partage est prévue fin 2009 / début 2010 avec la création de la SCIC pendant le dernier trimestre 2009.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur :

- la création d'un service d'auto-partage pour le Grand Besançon, sous réserve de l'obtention de la subvention attendue de l'ADEME,
- la création d'une SCIC dans laquelle le Grand Besançon et ses partenaires seraient associés, étant entendu que la désignation des représentants du Grand Besançon et la validation des statuts de la société feront l'objet d'une délibération ultérieure,
- l'inscription au PPIF 2010/2015 des montants nécessaires.

Pour extrait conforme,

Le Président

Rapport adopté à l'unanimité :

Pour : 126

Contre : 0

Abstention : 0

PRÉFECTURE
DE RÉGION FRANCHE-COMTÉ
PRÉFECTURE DU DOUBS



D.C.T.C.J.
Contrôle de légalité

RECU 23.OCT 2009

Annexe I : Exemple tarifaire du service d'autopartage développé à Strasbourg

Coût du service d'auto-partage Auto'trement à Strasbourg (tarifs 2009)

Coût d'adhésion :

	Droit d'entrée	Abonnement par mois
Tarif normal	40 €	11 €
Tarif réduit	32 €	9 €
Conducteur ou care sup.	10 €	2 €

Dépôt de garantie Abonné : 150 € (restitué en fin de contrat, 3 mois minimum)

Dépôt de garantie Sociétaire : 500 € (restitué en fin de contrat 1 an minimum)

Coût de réservation :

1,5 € par Internet,

3 € par téléphone

Coût d'utilisation (assurance+carburant inclus), sachant que les heures de nuit sont gratuites de 23H à 7H :

Tarif Sociétaire :

Vous devenez utilisateur privilégié et bénéficiez de prix réduits (10 % sur les utilisations)

Sociétaire					
Voitures	Cat	Par heure	Par jour	Par km	>50 kms
Twingo, Smart	S	1,60 €	20 €	0,31 €	0,24 €
Clio, Gdc Punto	M	1,80 €	22,50 €	0,33 €	0,25 €
Kangoo, BK	L	2 €	25 €	0,37 €	0,27 €
Zafira	XL	2,20 €	27,50 €	0,42 €	0,33 €
Trafic 9 p	XXL	2,70 €	32,50 €	0,46 €	0,37 €

Tarif Abonné :

Vous envisagez une utilisation régulière ou une utilisation sur des distances moyennes :

Sociétaire					
Voitures	Cat	Par heure	Par jour	Par km	>50 kms
Twingo, Smart	S	1,75 €	22,50 €	0,34 €	0,26 €
Clio	M	2 €	25 €	0,36 €	0,27 €
Kangoo	L	2,20 €	27,50 €	0,40 €	0,30 €
Zafira	XL	2,50 €	31 €	0,46 €	0,36 €
	XXL	3,00 €	36 €	0,50 €	0,40 €

Annexe 2 : La Société Coopérative d'Intérêt Collectif

La SCIC est une nouvelle forme d'entreprise coopérative qui :

- permet d'associer autour du même projet des acteurs multiples : salariés, bénévoles, usagers, collectivités publiques, entreprises, associations, particuliers... tous types de bénéficiaires et de personnes intéressées à titres divers,
- produit des biens ou services qui répondent aux besoins collectifs d'un territoire par la meilleure mobilisation possible de ses ressources économiques et sociales,
- respecte les règles coopératives : répartition du pouvoir sur la base du principe 1 personne = 1 voix, implication de tous les associés à la vie de l'entreprise et aux décisions de gestion, maintien des résultats dans l'entreprise sous forme de réserves impartagables qui en garantissent l'autonomie et la pérennité,
- a un statut de société commerciale Sa ou Sarl et, en tant que telle, fonctionne comme toute entreprise soumise aux impératifs de bonne gestion et d'innovation,
- s'inscrit dans une logique de développement local et durable, est ancrée dans un territoire, et favorise l'action de proximité et le maillage des acteurs d'un même bassin d'emploi,
- présente un intérêt collectif et un caractère d'utilité sociale garanti par sa vocation intrinsèque d'organiser, entre acteurs de tous horizons, une pratique de dialogue, de débat démocratique, de formation à la citoyenneté, de prise de décision collective... et par sa vocation d'organisme à but non lucratif.

La SCIC fonctionne par collèges pour permettre la représentation du multipartenariat. Chaque associé dispose d'une voix à l'assemblée générale ou, s'il y a lieu, dans le collège auquel il appartient.

Les statuts peuvent prévoir que les associés sont répartis en fonction de leur participation à l'activité de la coopérative ou de leur contribution à son développement, en trois ou plusieurs collèges.

Chaque collège dispose d'un nombre égal de voix à l'assemblée générale, à moins que les statuts n'en disposent autrement.

Dans ce cas, les statuts déterminent la répartition des associés dans chacun des collèges et le nombre de leurs délégués à l'assemblée générale, ainsi que le nombre de voix dont disposent ces délégués au sein de cette assemblée en fonction de l'effectif des associés ou de la qualité des engagements de chaque associé au sein de la coopérative, sans toutefois qu'un collège puisse détenir à lui seul plus de 50 % du total des droits de vote ou que sa part dans le total des droits de vote puisse être inférieure à 10 % de ce total et sans que, dans ces conditions, l'apport en capital constitue un critère de pondération.

L'ensemble de ces personnes peut être associé au capital de la coopérative. En tant qu'associé, chacun participe aux prises de décisions collectives via l'Assemblée Générale de la coopérative où il s'exprime à égalité de voix avec les autres associés. C'est l'assemblée des associés qui élit en son sein les administrateurs et les dirigeants de la coopérative.