



Autolib' et Vélib' Métropole

2 rue Jean Lantier
75001 Paris
Tél : 01 80 18 92 00
www.autolibmetropole.fr

PREFECTURE DE LA REGION
D'ILE-DE-FRANCE
PREFECTURE DE PARIS

14 AVR. 2017

Service des collectivités locales
et du contentieux

DÉLIBÉRATION 2017 31 –
DÉLIBÉRATION 2017 31 – Autorisation donnée à la présidente de signer le marché Vélib'
Séance du Comité syndical du 12 avril 2017

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment l'article L.2122-21 ;

Vu l'ordonnance n°2015-899 du 23 juillet 2015 ;

Vu le décret n° 2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics ;

Vu le procès-verbal de la commission d'appel d'offres du 21 mars 2017 ;

Vu l'acte d'engagement et ses annexes ;

Le Comité syndical, après en avoir délibéré,

APPROUVE : L'acte d'engagement et ses annexes joints à la présente délibération.

DECIDE : d'autoriser la Présidente à signer le marché public suivant avec le Groupement Smoovengo comprenant :

- SMOOVE SAS
- MARFINA
- INDIGO INFRA
- MOBIVIA GROUPE

La société SMOOVE SAS étant mandataire social pour le Groupement Smoovengo.

DIT que les dépenses en résultant seront imputées au budget de la Régie Vélib.

La Présidente,

Marie-Pierre de la Gontrie



Autolib' et Vélib' Métropole

2 rue Jean Lantier

75001 Paris

Tél : 01 80 18 92 00

www.autolibmetropole.fr

DÉLIBÉRATION 2017 31 – Autorisation donnée à la présidente de signer le marché Vélib'

Séance du Comité syndical du 12 avril 2017

EXPOSÉ DES MOTIFS

La présente délibération concerne le nouveau marché de vélos en libre-service, d'échelle métropolitaine, suite à la décision d'attribution du marché par la commission d'Appel d'Offres du 21 mars 2017. Cette commission a examiné l'ensemble des offres au regard des critères fixés dans le cadre du dialogue compétitif.

Cette délibération vise à autoriser la Présidente du syndicat à signer le marché portant sur la mise en place, l'entretien, la maintenance et la gestion des équipements de vélos en libre-service vélib', avec le prestataire retenu, à l'unanimité, par la Commission d'Appel d'Offres.

Contexte et état des lieux

Le service actuel de vélos en libre-service Vélib', dont la phase opérationnelle a débuté le 15 juillet 2007, est disponible sur le territoire de la commune de Paris et dans 30 communes riveraines, dans une limite de 1,5 km au-delà des frontières de Paris. Le dispositif dispose d'environ 18 000 vélos pour plus de 1 200 vélos-stations.

Le titulaire de ce contrat de la Ville de Paris, la SOMUPI, est chargé de la mise en place, l'entretien, la maintenance et la gestion des équipements de vélos en libre-service ainsi que de la mise en place, l'entretien et l'exploitation des mobiliers urbains d'information (MUI). Le contrat repose sur un financement mixte, résultant pour partie de l'exploitation publicitaire des mobiliers susmentionnés et pour partie par contribution de la ville de Paris. Le produit des recettes usagers est reversé à la collectivité parisienne.

Ce marché public passé le 27 février 2007 arrive à expiration le 31 décembre 2017.

Le service Vélib' est un véritable succès auprès des utilisateurs qui le plébiscitent. En effet, 88% des usagers sont satisfaits du service dans sa globalité (source : rapport annuel d'activité 2015). En 2015, près de 40 millions de déplacements ont été effectués via le service Vélib', les abonnés annuels étant près de 300 000.

Le syndicat et le nouveau projet

Afin de réfléchir à la mise en œuvre d'un service à cette échelle métropolitaine, un syndicat mixte d'études a été créé le 29 février 2016. Cette structure dénommée « Syndicat d'Etudes Vélib' Métropole » a réuni les collectivités (communes, départements, Établissements Publics Territoriaux...) intéressées par le dispositif du Vélib' métropolitain.

Dans le cadre de ce futur du contrat, une extension métropolitaine du service a été projetée, sur la base notamment d'une étude réalisée par l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR).

Le projet du futur service Vélib' s'inscrit dans le cadre du « Plan Vélo 2015-2020 » de la ville de Paris, et du « Plan de déplacement urbain (PDU) » de la Région Ile-de-France. Il porte sur un territoire inclus dans les limites de la Métropole du Grand Paris.

Dans l'optique du futur marché Vélib', et de sa métropolisation, il a été décidé de dissocier la mise en place et l'exploitation du système de Vélos en Libre-Service et celle des MUI, l'association des deux prestations dans un seul et même contrat n'étant plus justifiée au regard des règles applicables aux marchés publics. Une plus grande lisibilité sera ainsi permise sur l'économie générale des deux contrats. Le nouveau marché ne comportera aucune prestation de mise en place, d'entretien et d'exploitation de MUI qui a fait l'objet d'une autre consultation sur le seul territoire parisien.

En raison de la complexité du projet et des difficultés de l'acheteur pour définir une ou plusieurs solutions de nature à répondre à ses besoins, il a été décidé de passer une consultation suivant une procédure de dialogue compétitif, permettant des phases d'échanges constructifs avec les candidats. Cette consultation a été lancée le 6 avril 2016.

Il a été demandé aux candidats de faire des propositions économiques limitant la charge financière reposant sur les membres de la future structure publique d'exploitation, tout en respectant le principe d'un système accessible à tous.

Le présent marché a pour objet la conception, la fabrication, la pose, la mise en service, l'entretien, la maintenance et la gestion de vélos en libre-service (VLS).

Un des enjeux majeurs du dispositif Vélib' est d'atteindre un niveau au moins aussi élevé de satisfaction que pour le service actuellement en place.

Le dialogue compétitif avait pour objectif et a permis d'obtenir des propositions innovantes ainsi qu'une offre de service de haute qualité, dans un contexte métropolitain.

Le nouveau marché donnera lieu à la mise en place d'une nouvelle génération de vélos, avec un service accessible au plus grand nombre, bénéficiant des dernières technologies au bénéfice des usagers, d'une meilleure résistance au vol et vandalisme, d'une conception adaptée à un développement de la pratique du vélo en libre service qui soit rendue possible sur un territoire élargi au sein de la Métropole du Grand Paris, notamment par l'introduction du vélo à assistance électrique.

Les documents de la consultation prévoyaient un transfert de la procédure du syndicat d'Études à notre syndicat Autolib' et Vélib' Métropole, dont la Commission d'appel d'offres (CAO) est compétente pour attribuer le marché, et qui en assurera le suivi. Ainsi, Le Comité syndical du Syndicat mixte Autolib' a adopté le 14 novembre 2016 la modification de l'objet et des statuts pour le transformer en Syndicat mixte Autolib' et Vélib' Métropole afin de regrouper les services de location de véhicules électriques et de vélos en libre-service et de succéder dans les droits et obligations du Syndicat mixte d'Études Vélib' Métropole. Par délibération 2016 34 du 16 décembre 2016, le Comité syndical du Syndicat d'Études Vélib' Métropole a décidé de transférer la procédure de dialogue compétitif en cours, à notre Syndicat pour en assurer la gestion, le syndicat Autolib' et Vélib' Métropole devenant ainsi le pouvoir adjudicateur.

Le marché – non alloti – court à compter de la notification du marché au titulaire et intègre une période de préparation (de la notification au 31/12/2017), une période d'exploitation de 15 ans (du 01/01/2018 au 31/12/2032) et se termine à l'issue de la période de dépose (31/03/2033 au plus tard). Cette durée est une durée ferme et ne fait pas l'objet de reconduction.

Le marché est à prix forfaitaire et unitaires (sans minimum et sans maximum).

Le prix forfaitaire couvre tous les coûts liés à la conception, la fabrication, la pose, la mise en service, l'entretien, la maintenance et la gestion d'un dispositif de vélos en libre-service sur un périmètre initial de 1050 stations dont 1010 à Paris pour une durée de 15 ans. Il intègre la mise en service, dès le départ, de 30% de vélos à assistance électrique, ce qui constitue une grande nouveauté pour les usagers.

Les prix unitaires sont ceux prévus au bordereau des prix unitaires (BPU). Ils s'appliqueront aux prestations supplémentaires commandées en cours de contrat, comme l'extension du service au-delà du périmètre initial, l'augmentation de la part de vélos à assistance électrique ou le déplacement de stations.

Le marché inclut une obligation de promouvoir l'emploi de personnes rencontrant des difficultés particulières d'insertion professionnelle. Le titulaire réservera aux personnes en insertion professionnelle, pour l'exécution des prestations, 300 000 heures pour les 15 ans d'exploitation du service. Il doit atteindre l'objectif de 100 000 heures au bout de 5 ans d'exploitation du service puis un minimum de 20 000 heures par an.

Le marché comprend également des clauses environnementales. En particulier, aucun véhicule diesel n'est autorisé pour l'exécution des prestations sur le territoire d'exploitation du service.

Le marché repose donc sur un forfait initial, qui en fait d'ores et déjà le marché le plus important de vélos en libre service au plan mondial (hors Chine), tout en comprenant un bordereau des prix qui permet de développer rapidement le service au plan territorial.

Déroulement de la procédure

La consultation a été passée suivant une procédure de dialogue compétitif conformément aux articles 75 et 76 du décret n° 2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics.

Seuls quatre candidats au maximum pouvaient être admis à participer au dialogue.

La phase de sélection des candidatures a permis de retenir les quatre candidats suivants : JC DECAUX, SMOOVENGO, SFR et PBSC.

Une invitation à remettre une première proposition a été envoyée le 3 juin 2016 aux quatre candidats retenus.

Par courrier électronique du 27 juin 2016, PBSC a informé le pouvoir adjudicateur de sa décision de retirer sa candidature. La phase dialogue a donc été poursuivie avec les trois autres sélectionnés.

A l'été 2016, chaque candidat a été convoqué par lettre pour une audition autour des thèmes suivants :

- compréhension du projet et de ses enjeux, pilotage du projet,
- présentation des scénarios d'étude,
- caractéristiques physiques du dispositif,
- système de gestion centralisé,
- accès au service,
- exploitation, entretien, maintenance,
- gestion de la fin de contrat,
- clauses sociales et environnementales,
- éléments financiers,
- grille tarifaire et recettes usagers,
- délais,
- communication,
- indicateurs, qualité de service et reporting.

À l'automne 2016, sur la base d'un programme fonctionnel n°2 comme cette première série d'auditions et à des échanges en comité syndical, une seconde série d'auditions des trois candidats en lice s'est tenue, organisée autour des thèmes suivants :

- présentation des évolutions entre la proposition 1 et la proposition 2,
- scénarios d'étude,
- évolutions des caractéristiques physiques du dispositif et échanges sur les prototypes à la suite du rapport d'étonnement,
- système de gestion centralisé,
- évolutions de la proposition 2 sur l'accès au service, l'exploitation, l'entretien et la maintenance,
- gestion de la fin de contrat,
- clauses sociales et environnementales,
- éléments financiers,
- grille tarifaire et recettes usagers,
- délais,
- communication,
- indicateurs, qualité de service et reporting.

À la suite de ces auditions et échanges en comité syndical, le programme fonctionnel définitif a été finalisé et envoyé aux candidats le 5 janvier 2017, avec une invitation à remettre une offre finale au plus tard pour le 7 février 2017 à 16h00.

Le 8 février 2017, il a été procédé à l'ouverture des plis reçus.

Le pouvoir adjudicateur a constaté que le groupement SFR n'a pas remis d'offre finale.

L'analyse des offres finales a été menée en considération des critères et sous-critères suivants, tels que décrits dans l'article 5 du règlement de consultation phase dialogue et offre finale :

Critère n°1 : prix, pondéré à 40 %

Critère n°2 : exploitation, entretien, maintenance du dispositif, communication institutionnelle, suivi du service, pondéré à 35 %

- sous-critère n°1 : organisation de la régulation du dispositif, pondéré à 40 %,
- sous-critère n°2 : communication et service aux usagers, pondéré à 30 %,
- sous-critère n°3 : entretien, maintenance et aspects environnementaux de la gestion du dispositif, pondéré à 20 %,
- sous-critère n°4 : outils et moyens de suivi du service, pondéré à 10 %.

Critère n°3 : conception, fabrication et déploiement du système, pondéré à 25 %

- sous-critère n°1 : qualité fonctionnelle, structurelle et environnementale des équipements et du système de gestion, pondéré à 45 %,
- sous-critère n°2 : déploiement du système, pondéré à 30 %,
- sous-critère n°3 : qualité esthétique et intégration paysagère, pondéré à 25 %.

Caractéristiques de l'offre retenue

Lors de la CAO du 21 mars 2017, le marché a été attribué à l'unanimité au groupement SMOOVENGO dont les cotraitants sont SMOOVE SAS, MARFINA, INDIGO INFRA et MOBIVIA GROUPE.

Classé au premier rang au terme de son évaluation au regard des critères d'attribution susmentionnés, l'offre de ce groupement a été retenue.

Sur le prix proposé :

Le montant forfaitaire proposé par le groupement Smoovengo est de 478 200 000 euros*. Ce prix forfaitaire couvre tous les coûts liés à la conception, la fabrication, la pose, la mise en service, l'entretien, la maintenance et la gestion d'un dispositif de vélos en libre-service sur un périmètre initial de 1 050 stations pour une durée de 15 ans.

Les prestations supplémentaires commandées en cours de contrat, comme l'extension du service au-delà du périmètre initial, l'augmentation de la part de vélos à assistance électrique ou le déplacement de stations seront payées sur la base des prix unitaires prévus au bordereau des prix unitaires (BPU). Au regard des quantités prévisionnelles, le montant des prestations supplémentaires (Détail Estimatif), non contractuel, est estimé à 239 163 967.87M€*. (* avant actualisation)

Sur l'exploitation, l'entretien, la maintenance du dispositif, la communication institutionnelle et le suivi du service

Organisation de la régulation du dispositif :

Les moyens humains proposés par le candidat sont cohérents. De même, le planning d'intervention des équipes de régularisation est en adéquation avec l'objectif de disponibilité des vélos et des stations. Le candidat propose de réguler un nombre cohérent de vélos chaque semaine avec un nombre de véhicules correctement dimensionné au regard de l'organisation mise en place et une capacité en termes de transport de vélos adaptée.

Le candidat propose des outils de suivi de la régulation adaptés et innovants. L'implantation géographique des ateliers proposée est équilibrée sur le territoire du service et permet d'optimiser la régulation, en limitant les temps de trajet. Le candidat organise ses équipes en prenant en compte l'impact de la fonctionnalité overflow (c'est-à-dire une surcapacité des stations).

Communication et service aux usagers :

Le parcours client proposé pour les démarches d'abonnement est simple et complet. Le site web et webmobile, de même que la proposition d'application mobile présentent de nombreuses fonctionnalités et sont conçues avec une ergonomie renouvelée et adaptée. Le site web est évolutif durant les 15 ans du contrat. Le candidat propose un centre de relation client conforme aux exigences du syndicat.

Les informations prédictives (sur le remplissage des stations) destinées aux usagers sont pertinentes, de même que les fonctionnalités du totem et du point d'accroche et du vélo. Le processus du retrait et de dépôt du vélo est aisé. La fonctionnalité d'overflow est facilement accessible et est proposée sur plus de 50% des stations.

Le candidat propose un budget de communication et des moyens humains afférents bien dimensionnés par rapport aux actions de communication prévues ainsi qu'un dispositif de gestion de crise pertinent.

Entretien, maintenance et aspects environnementaux de la gestion du dispositif :

Le dimensionnement des moyens humains du candidat visant à assurer l'entretien et la maintenance du dispositif est cohérent avec l'organisation mise en place. Les ateliers sont bien répartis sur le territoire, afin de minimiser le temps de transfert des vélos jusqu'aux ateliers. Le candidat fait des propositions afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre notamment en termes de motorisation des véhicules.

S'agissant de la maintenance préventive des vélos et des stations, le candidat présente une liste détaillée des éléments contrôlés sur les vélos et les stations et l'organisation mise en place est cohérente avec l'objectif en matière de disponibilité des vélos.

En ce qui concerne la maintenance curative et l'entretien des vélos et des stations, les modes de détection des défaillances proposés par le candidat sont multiples. L'organisation des réparations mise en place est cohérente avec l'objectif de disponibilité des vélos et des stations. Le candidat s'engage sur une fréquence élevée de nettoyage des stations

Outils et moyens de suivi du service

Le candidat propose un nombre important d'indicateurs pertinents permettant d'assurer le suivi du service (tableau de bord et contrôle de gestion). Le reporting associé est accessible, ergonomique et pertinent.

Sur la conception, la fabrication et le déploiement du système

Pour les vélos : le candidat propose des vélos ergonomiques avec un nombre important de fonctionnalités pertinentes. Le modèle VAE présente une assistance électrique élevée. Les matériaux constitutifs des vélos sont résistants au regard des attentes du syndicat. Ils présentent une durée de vie élevée et une résistance au vol et au vandalisme. Afin de limiter l'impact environnemental liées à la fabrication des vélos, le candidat propose plusieurs mesures issues de l'éco conception.

Pour les stations : le candidat propose des stations ergonomiques, modulables et adaptées aux différents type de configurations spatiales. Ces stations disposent par ailleurs d'une gestion du mode off-line performante.

Les matériaux constitutifs des stations ont été jugés résistants. Ils présentent une durée de vie élevée avec un bon niveau de résistance au vol et au vandalisme. Le dispositif de verrouillage des ouvertures du totem est hautement sécurisé.

Système de gestion centralisé : le candidat propose un système de gestion centralisé sécurisé, donnant accès aux données temps réel ou historisées. Il comprend des outils pour optimiser la maintenance et la régulation. Le système de gestion est évolutif. Il est en capacité d'héberger les API associées et d'intégrer de nouveaux tarifs.

Phase de préparation du marché

Le candidat propose un calendrier détaillé de la phase de préparation. La date de fin de la phase de préparation est conforme au planning général imposé par le pouvoir adjudicateur. Le candidat propose des délais cohérents. Concernant la phase de déploiement et de transition, le candidat propose un calendrier détaillé des travaux. Il décrit l'organisation de deux chantiers type avec un dimensionnement en termes de moyens humains et matériels cohérents au regards des travaux à réaliser.

Qualité esthétique et intégration paysagère

Le candidat propose un habillage des vélos spécifique au syndicat. Il propose pour les stations un style moderne développé spécifiquement pour répondre à la métropole parisienne.

Par ailleurs, le candidat propose une cohérence d'ensemble des matières et de la ligne. Il a fait travailler le même Designer sur l'ensemble du dispositif.

Demande d'autorisation à signer le marché

Compte-tenu de ces éléments, j'ai l'honneur de vous demander de m'autoriser à signer le marché Vélib'.

Je vous prie, mes chers (ères) collègues, de bien vouloir en délibérer.

La Présidente