

Procès-Verbal du Comité syndical Autolib' et Velib' Métropole (Socle commun)

Séance du 18 février 2021, **à distance**

Le dix-huit février deux mille vingt et un, à 09h30, le Comité syndical Autolib' et Velib' Métropole, dûment convoqué le douze février deux mille vingt et un, s'est réuni à distance, sous la présidence de Monsieur Sylvain Raifaud.

Nombre de délégués en exercice : 107

Nombre de délégués présents ou représentés : 59 (dont 7 pouvoirs)

Étaient présents :

Titulaires (44) : Jean-François Ploteau (Argenteuil), Vincent Mezure (Bougival), Pierre Leclerc (Bry-sur-Marne), Samuel Besnard (Cachan), Yann Viguie (Champigny-sur-Marne), Marie-Hélène Magne (Charenton), Andy Kangoud (Châtillon), Serge Kehyayan (Clamart), Leopold Michallet (Colombes), Sylvie Simon-Deck (Créteil), Sophie Merchat (Enghien-les-Bains), Mohamed Houcini (Fontenay-aux-Roses), Marc Brunet (Fontenay-sous-Bois), Nadine Herrati (Gentilly), Jacques Godron (Juvisy-sur-Orge), Geneviève Gaillabaud (La Garenne-Colombes), Frédéric Raymond (Le Kremlin Bicêtre), Sophie Deschiens (Levallois-Perret), Marie-France Parrain (Maisons-Alfort), Farid Hemidi (Malakoff), Paul-André Mouly (Montrouge), Alexandrine Mounier (Nanterre), Eric Schindler (Neuilly-sur-Seine), Florent Lacaille-Albiges (Noisy-le-Sec), Pierric Amella (Pantin), Sylvain Raifaud (Paris), François Vauglin (Paris), Jean-Marie Ballet (Puteaux), Capucine du Sartel (Saint-Cloud), Christophe Piercy (Saint-Denis), Tiffany Culang (Saint-Mandé), Patrice Pattée (Sceaux), Jean-Paul Mordefroid (Verrières-le-Buisson), Thierry Duboc (Villejuif), Robin Louvigné (Vincennes), Henri Carratala (Grand Paris Grand Est), Alain Schumacher (Grand Paris Grand Est), Patricia Vavassori (Grand Paris Grand Est), David Daoulas (Grand Paris Seine Ouest), Florence de Pampelonne (Grand Paris Seine Ouest), Bertrand-Pierre Galey (Grand Paris Seine Ouest), Alain Mathioudakis (Grand Paris Seine Ouest), Isabelle Debré (Hauts-de-Seine), Yann Wehrling (Région Ile-de-France).

Suppléants avec voix délibératives (8) : Cédric Schroeder (Aubervilliers), Dejan Krstic (Bezons), Tristan Legendre (Bourg-la-Reine), Maryse Dorra (Ivry-sur-Seine), Eric Dupau (Versailles), Laurence Jeanne (Vitry-sur-Seine), Tiphaine Bonnier (Grand Paris Seine Ouest), Jean-Pierre Barnaud (Métropole du Grand Paris).

Suppléants sans voix délibératives : Sidi Chiakh (Le Kremlin-Bicêtre).

Excusés ayant donné pouvoir (7) : Bruno Tuder (Bagneux) à Samuel Besnard, Christophe Bernier (Gennevilliers) à Samuel Besnard, Olivier Stern (Montreuil) à Sylvain Raifaud, Julie Lefebvre (Romainville) à Sylvain Raifaud, Mickaël Rigault (Grand Paris Grand Est) à Patricia Vavassori, Bernard Roche (Grand Paris Seine Ouest) à Florence de Pampelonne, Christophe Najdovski (Métropole du Grand Paris) à François Vauglin.

Excusés : Frédéric Sitbon (Asnières), Pierre Crosnier Leconte (Bois Colombes), Frédéric Sgard (Rueil Malmaison).

Assistaient également à la séance : Mmes Ghislaine Geffroy, Directrice du Syndicat, Fabienne Puig, Directrice de l'Administration Générale et de la RH, Marthe Ozbolt, Directrice de la communication, MM. Florent Texier, Directeur des finances, Malik Salemkour, directeur juridique et de la commande publique, et Pierre Rapeau, référent de l'administration générale.

Ordre du jour :

1. Approbation du procès-verbal (Autolib' et Velib' socle commun) de la séance du 11 décembre 2020

2. Délibérations :

- Approbation de la séance à huis-clos (2020 01);
- Retrait de la commune de Noisy-le-Roi (2020 02);
- Débat d'Orienta­tion Budgétaire 2021 sur la base du Rapport d'Orienta­tion Budgétaire (2020 03)

3. Point de communication et débat sans vote sur le projet d'avenant avec la société Smovengo

4. Points divers

Le Président a ouvert la séance à 09 heures 45 et a constaté que la condition de quorum était remplie.

M. Patrice Pattée est désigné secrétaire de séance.

1. Approbation du procès-verbal (Autolib' et Velib' socle commun) de la séance du 11 décembre 2020

Le Président soumet à l'approbation des membres le procès-verbal de la séance du 11 décembre 2020.

En l'absence d'intervention, le procès-verbal du 11 décembre 2020 est adopté à l'unanimité.

2. Délibérations :

- Approbation de la séance à huis-clos (2020 01)

Le Président indique que compte tenu du contexte sanitaire actuel et de difficultés techniques non encore résolues avec la tenue du Comité syndical à distance et une retransmission en direct des débats, il est proposé de tenir formellement la séance à huis-clos. Il rappelle que l'ensemble des documents du Comité ainsi que le PV après son approbation par les membres sont disponibles en accès libre sur le site internet du Syndicat.

Il donne la parole aux membres.

Bertrand-Pierre Galey (GPSO) déplore cette situation et souhaiterait qu'une forme d'accès aux travaux et débats du Syndicat soient disponibles, en particulier sur l'avenant du marché Velib' Métropole. Il propose la diffusion d'un communiqué de presse.

Ghislaine Geffroy (Directrice du Syndicat) précise les difficultés techniques rencontrées et l'absence de solution satisfaisante dans les délais pour assurer à la fois une bonne gestion des présences, des votes et débats des élus et la retransmission audiovisuelle de la séance. Elle indique que tout sera fait pour que le prochain Comité syndical soit en présentiel, ou soit retransmis au public. Le maximum d'information sera apporté publiquement sans cependant anticiper le procès-verbal avant qu'il ne soit approuvé par les membres. Elle rappelle que le prochain Comité syndical aura lieu le 26 mars à 09h30.

En l'absence d'intervention supplémentaire, **Le Président** soumet la délibération aux membres.

Le Comité syndical, après en avoir délibéré,

DECIDE à l'unanimité de se réunir exceptionnellement à huis clos.

- Retrait de la commune de Noisy-le-Roi (2020 02)

Le Président présente la demande de retrait de la commune de Noisy-le-Roi du Syndicat et donne la parole à Mme Ghislaine Geffroy.

Ghislaine Geffroy (Directrice du Syndicat) indique que de la même manière que la commune Bailly dont le Syndicat avait accepté le retrait du Syndicat, il s'agit d'une commune dans le périmètre de Versailles Grand Parc ayant adhéré au Syndicat pour la compétence Autolib' mais sans qu'aucune station n'ait été étudiée ni déployée à l'époque et par ailleurs sans possibilité d'adhésion à l'option Velib' limitée au territoire de la Métropole. En l'absence de dépenses engagées tant pour la commune que pour le Syndicat, il n'y a pas matière à prévoir une convention financière pour ce retrait.

Le Président donne la parole aux membres.

En l'absence d'intervention, **le Président** soumet la délibération aux votes.

Le Comité syndical, après en avoir délibéré,

APPROUVE à l'unanimité le retrait de la commune de Noisy-le-Roi du Syndicat Mixte Autolib' et Velib' Métropole.

- Débat d'Orientation Budgétaire 2021 sur la base du Rapport d'Orientation Budgétaire (2020 03)

Le Président rappelle l'obligation de tenir un débat d'orientation budgétaire en amont du vote des budgets. Il donne la parole à Mme Ghislaine Geffroy et M. Florent Texier.

Ghislaine Geffroy (Directrice du Syndicat) présente le Rapport d'Orientation Budgétaire comme étant classique : la logique retenue est celle de la continuité aussi bien pour Autolib' que le service Velib' Métropole.

Pour la partie Autolib', elle indique que la contribution au fonctionnement du Syndicat et la constitution de la provision votées en décembre sont reprises et que pour la partie Velib', l'estimation des recettes et la participation des communes comme sur l'année précédente sont maintenues.

Florent Texier (Directeur des finances) précise que le budget principal « Autolib' » subsiste malgré l'arrêt du service pour deux raisons :

- La constitution des provisions pour le contentieux en cours avec la société Autolib' (4 millions d'Euros sur 2021);
- Le remboursement des annuités de l'emprunt (2 millions d'Euros sur 2021).

Les autres dépenses sont en légères diminutions comme la masse salariale du Syndicat ce qui conduit à des contributions demandées aux membres en baisse par rapport à 2020 (environ 1 800 € en 2021 au lieu de 2 000€ en 2020 par station).

Concernant le budget Velib', les principaux changements sont :

- L'augmentation de l'intéressement du prestataire dû au doublement des recettes du service Velib' Métropole (de 1,6 millions en 2020 à plus de 3 millions en 2021) ;
- L'indemnité pour vol et vandalisme est en hausse à cause de l'augmentation du parc de vélos entre 2019 et 2020 et donc la participation du Syndicat augmente proportionnellement.
- Des dépenses liées à l'implantation de nouvelles stations, en partis couvertes par la Métropole du Grand-Paris (MGP) (environ 5 millions d'Euros).

Les autres dépenses du marché augmentent en raison de l'indice de révision du marché.

La participation des membres est maintenue à 20 000 € par station et par an, avec une participation de 10 000 € de la MGP hors-Paris.

Les recettes usagers en 2020 étaient inscrites à 18,6 millions d'Euros et le réel fut supérieur à 20 millions d'Euros. En 2021, l'estimation prudente pour l'inscription au budget est de 22 millions d'Euros.

Le Président donne la parole aux membres.

Maryse Dorra (Ivry-sur-Seine) souhaite connaître de combien s'élève l'augmentation du nombre de stations Velib' Métropole.

Ghislaine Geffroy (Directrice du Syndicat) rappelle qu'à ce jour il y a 1 400 stations et que la MGP a accepté d'aider les communes à hauteur de 100 stations supplémentaires en 2021-2022. Pour une partie de ces stations, plusieurs adresses sont à l'étude et nous restons en attente de vos demandes et d'adresses. A ce stade, le rapport d'orientation budgétaire (ROB) comprend ces éléments qui seront affinés en prévision du vote du budget primitif au mois de mars.

Le Président précise qu'il s'agit d'un engagement très important de la MGP et du Syndicat pour que le réseau Velib' Métropole soit plus dense en dehors de Paris. Des démarches de la MGP auront lieu afin d'encourager les communes et EPT à communiquer les sites où elles souhaitent avoir une station.

Maryse Dorra (Ivry-sur-Seine) questionne sur le délai afin d'effectuer la demande de nouvelles stations.

Ghislaine Geffroy (Directrice du Syndicat) indique qu'un certain nombre de stations sont déjà localisées et verront leurs travaux débuter au Printemps 2021 pour une mise en service au courant de l'été. Les autres demandes rentreront dans une file d'attente où une analyse d'opportunité technique sera effectuée afin de pouvoir autant que possible, débuter les travaux avant la fin de l'année.

Samuel Besnard (Cachan) souhaite avoir des précisions sur l'indemnité pour vol et vandalisme.

Ghislaine Geffroy (Directrice du Syndicat) explique qu'on regarde ce qu'il s'est déroulé lors d'une année avec le nombre de vélos volés, si ceux-ci sont réapparus ou non et si les vélos vandalisés ont les caractéristiques nécessaires dans le protocole contradictoire. Le ROB permet d'estimer un montant maximum qui sera affiné lors du compte administratif.

Alexandrine Mounier (Nanterre) souhaite savoir à qui la MGP écrit concernant le financement des nouvelles stations Velib' Métropole et quelle est la date limite pour se positionner sur une demande de station.

Le Président affirme être attentif à ce que les délégués du Comité syndical soient destinataires de l'ensemble des courriers les concernant avec les maires, précisant que le courrier de la MGP n'a pas encore été envoyé.

Nadine Herrati (Gentilly) indique ne pas avoir le Rapport d'Orientation Budgétaire. Elle indique que la ville met en place un plan de déplacement ambitieux avec les villes voisines et espère que la ville aura un nombre équivalent de stations Velib' Métropole à celui du Velib' original, passant de 3 à 5. Elle indique que la ville a déjà voté son budget et qu'il sera très compliqué de défendre les contributions alors que le besoin est important.

Le Président précise que les 100 stations à mettre en place avec la MGP nécessiteront un temps important. Dès qu'une adresse précise est disponible pour une étude du Syndicat, il faut l'envoyer le plus rapidement possible. Il est difficile de donner une date limite et le plan de déploiement pourra aller au-delà des 100 stations par la suite. Concernant les documents, il demande aux agents du Syndicat de vérifier les données des délégués.

Ghislaine Geffroy (Directrice du Syndicat) ajoute que tous les documents préparatoires sont disponibles sur les espaces membres. En cas de difficulté pour y accéder ou pour recevoir les différents courriels, les agents se tiennent à disposition.

Laurence Jeanne (Vitry-sur-Seine) indique que c'est la première fois qu'elle arrive à participer à un Comité car elle a d'autres obligations. Elle indique ne pas avoir reçu les documents de travail. Elle se félicite de voir l'usage du Velib' s'améliorer sur son territoire et elle y souhaiterait un maillage plus important.

Ghislaine Geffroy (Directrice du Syndicat) précise que les documents sont transmis aux membres titulaires et qu'il est à sa charge de les transmettre au suppléant qui sera présent à la séance.

Marie-Hélène Magne (Charenton-le-Pont) souhaiterait connaître l'évolution du vol et du vandalisme au fil des années pour le service Velib' Métropole.

Ghislaine Geffroy (Directrice du Syndicat) explique la difficulté de comparer les données à ce jour car 2020 est la première année « complète » en termes de vol et vandalisme. Avant 2020, la flotte réduite de vélos et les imperfections du système ont poussés le Syndicat à ne pas accepter à prendre en compte le coût du vandalisme et du vol. Le niveau du service ne permettait pas alors de protéger les vélos correctement avant 2020. A ce jour, il y a des vols mais le niveau est bas et « normal », similaire à celui du service Velib' original ou des autres services équivalents.

Eric Schindler (Neuilly-sur-Seine) fait part de la présence d'un Velib' dans sa rue durant plusieurs mois, malgré ses signalements dans l'application. Il indique l'endroit au Comité et regrette la perte que représente la non prise en charge de ce vélo.

Le Président regrette que les multiples alertes n'aient pas eu de suivi de la part de Smovengo et souhaiterait un suivi sur ce point.

Maryse Dorra (Ivry-sur-Seine) indique qu'en tant que suppléante, elle ne reçoit pas les documents et les titulaires étant surchargés, ils ne peuvent leur transférer. Elle souhaiterait que tous les documents soient envoyés aux titulaires et suppléants.

Léopold Michallet (Colombes) souhaite revenir sur l'article du Parisien indiquant la somme supplémentaire de 4 millions d'Euros payée à Smovengo afin de maintenir en service Velib' Métropole.

Le Président indique qu'une information sur l'avenant est bien prévue à l'ordre du jour et que la somme n'est pas une « aide » à apporter à Smovengo. Il propose de revenir en détail sur ce sujet lorsque sera entamé la présentation du projet d'avenant.

Sophie Deschiens (Levallois-Perret) s'étonnait que dans le ROB ne soit pas mentionné en recettes les conséquences de cet avenant. Il a été dit tout à l'heure que les contributions n'augmenteraient pas mais il semble que si. Elle se demande pourquoi le sujet n'est pas abordé durant ce DOB.

Ghislaine Geffroy (Directrice du Syndicat) informe d'un problème de temporalité pour travailler sur un ROB il y a un mois avec un avenant qui était encore en cours de négociation et n'était pas débattu par le Comité syndical.

Sur l'année 2021, l'avenant ne devrait pas avoir de conséquence sur les contributions des membres. D'ici le vote des budgets primitifs en mars, elle espère pouvoir affiner une estimation des recettes usagers à la hausse et un coefficient d'augmentation du marché à la baisse parmi d'autres ajustements qui couvriront le coût éventuel de l'avenant sur 2021.

Mohamed Houcini (Fontenay-aux-Roses) pose les questions suivantes :

- Sur les vols de Velib', en cas de dépôt de plainte, qui la gère et lui donne le caractère manifeste de vol ?
- S'il y a une dégradation sur un Velib' ou une bornette, qui prend en charge la dégradation ?
- Quel est le nombre de personnes pouvant être déplacées sur le terrain pour faire la visite d'une flotte de 19 000 cycles ?
- Si Smovengo n'a pas la capacité d'exercer le marché, que prévoit le contrat ?

Ghislaine Geffroy (Directrice du Syndicat) rappelle que tout le matériel appartient à la société Smovengo qui a une obligation de résultat et non pas de moyen. Le Syndicat ne peut contrôler que le résultat : un service qui doit correspondre à un certain nombre de critères comme un certain nombre de vélos.

La gestion du dépôt de plainte est gérée par Smovengo. Pour qu'un vélo soit accepté comme indemnisé pour vol, il ne doit pas avoir été retrouvé durant 6 mois selon des procédures très claires.

Mohamed Houcini (Fontenay-Aux-Roses) comprend que si le vélo est volé par décrochage d'une station, il s'agit d'une défaillance de Smovengo. Cependant n'est-il pas plus facile de gérer la déclaration de vol lors de la location par l'utilisateur ? Et dans ce cas, le vol est-il de la responsabilité du prestataire ?

Le Président propose qu'on travaille sur ces questions plus tard et que cela semble s'éloigner du DOB.

Ghislaine Geffroy (Directrice du Syndicat) indique que le marché prévoit un niveau de service qui est contrôlé tous les mois avec des PV contradictoires avec la société Smovengo. Un contrôle continu est effectué par les équipes du Syndicat à la fois sur le terrain et avec les chiffres accessibles. Elle rappelle la mise en place de pénalités qui ont été mises en place chaque année depuis le début du service.

Mohamed Houcini (Fontenay-aux-Roses) précise que les membres ne sont en possession d'aucun documents à ce sujet.

Ghislaine Geffroy (Directrice du Syndicat) informe de la disponibilité de ces informations dans le budget supplémentaire voté par le Comité syndical en décembre 2020.

Mohamed Houcini (Fontenay-aux-Roses) met en avant le manque de documents informatifs sur les chiffrages et indique ne pas avoir reçu les documents du DOB.

Le Président rappelle que les documents sont dans les espaces membres et qu'il y a un lien dans les courriels de convocation nominatives permettant de les télécharger directement. Il demande aux services de renvoyer les courriels aux délégués.

Alexandrine Mounier (Nanterre) souhaiterait revenir sur la qualité des échanges sur le DOB et espérerait recevoir les documents plus tôt que les 5 jours francs avant l'instance prévus par le CGCT. Elle estime qu'une semaine ne suffit pas à l'étude des documents, surtout en préparation du DOB et avec les sujets sanitaires et budgétaires en parallèle dans nos mairies. Une semaine ne suffit pas à provoquer une réunion avec les services, en discuter avec eux, à communiquer

avec les adjoints. Il ne suffit pas d'avoir la confiance du maire, il est nécessaire d'avoir la possibilité de dialoguer en interne avec les autres adjoints pour poser des questions et apporter des amendements pertinents. Il serait nécessaire d'avoir deux semaines pour l'étude des documents.

Le Président entend la demande et indique la nécessité de discuter avec les services pour permettre l'anticipation du Comité tout en restant dans un délai de production pouvant être assumé administrativement.

Sidi Chiakh (Le Kremlin-Bicêtre) indique avoir discuté officieusement avec des agents de la voirie de sa commune afin de leur demander qu'en cas de vélos abandonnés ou cassés, ceux-ci devaient être déposés en face des bornes Velib' Métropole. C'est une solution facile pour se débarrasser des vélos afin d'éviter qu'ils se retrouvent à la poubelle ou privatisés.

Laurence Jeanne (Vitry-sur-Seine) souhaitait savoir si les vélos étaient encore réparés par des ateliers dans les prisons comme à Villepinte.

Ghislaine Geffroy (Directrice du Syndicat) indique que les vélos du service Velib' Métropole n'ont jamais été réparés dans les prisons à Villepinte. Ils sont réparés dans les ateliers de Smovengo avec du personnel de Smovengo et du personnel de sociétés d'insertion.

Laurence Jeanne (Vitry-sur-Seine) précise qu'il y avait un important chantier d'insertion au cœur de la prison permettant de former des détenus à la réparation des vélos.

Le Président indique qu'il sera possible d'en reparler durant la discussion de l'avenant car les clauses sociales y ont été renforcées.

François Vauglin (Paris) espère la mise en place d'un temps d'échange sur un mode de question / réponse sur tous les sujets qui nous intéressent. Peut-être que cela pourrait être fait lors d'une visite d'atelier permettant de comprendre comment ce service complexe est organisé. Sur le ROB, il souhaite mettre en avant le sérieux du travail de l'ensemble des services permettant de conduire à des décisions budgétaires maîtrisées malgré un contexte difficile.

En l'absence d'intervention supplémentaire, **le Président** soumet la délibération aux membres.

Le Comité syndical, après en avoir débattu,

PREND ACTE de la tenue du Débat d'Orientation Budgétaire 2021 sur la base du rapport joint en annexe.

APPROUVE à l'unanimité les orientations Budgétaires telles que présentées dans le rapport joint en annexe.

3. Point de communication et débat sans vote sur le projet d'avenant avec la société Smovengo

Le Président présente le projet d'avenant avec la société Smovengo indiquant qu'il est le résultat d'un important travail des services du Syndicat, appuyé par les services de la ville de Paris, depuis l'automne dernier. Il rappelle la tenue de la réunion d'information avec l'ensemble des délégués du Comité syndical le 12 février et la tenue de plusieurs réunions du Bureau. Il donne la parole à Mme Ghislaine Geffroy.

Ghislaine Geffroy (Directrice du Syndicat) explique le contexte qui a conduit à la prise d'un avenant de la manière suivante :

- Au 31/01/21, il y avait 357 879 abonnés longue durée dont 324 361 abonnés actifs. Il y eut des augmentations très fortes du nombre d'abonnés fin 2019 en raison des grèves de transports et en mai 2020 en raison du déconfinement atteignant presque 400 000 abonnés. Cependant, certains abonnés de fin 2019 ne se sont pas réabonnés puisque la période de réabonnement était une période hivernale où le couvre-feu est en place. Avec les beaux-jours, le nombre d'abonnés augmente à nouveau.
- L'évolution journalière des locations indique une tendance de forte progression avec une influence des saisons et du confinement. Le profil de l'année 2020 est totalement différent des années précédentes.
- L'évolution des kilomètres parcourus indique une forte utilisation des VAE (vélos à assistance électrique) par rapport aux vélos classiques.
- On constate en 2019 que plus il y a de vélos électriques mis à disposition dans la flotte, plus sa pratique augmente et les grèves de fin 2019 n'ont fait qu'accentuer cette tendance. Depuis le premier déconfinement, la pratique du VAE a dépassé celle des vélos classiques alors qu'ils ne représentent que 35% du parc.

L'année 2020 n'est pas une année classique marquant une évolution structurelle des usages mais le Syndicat constate que le prestataire a pu assurer la qualité du service, même durant le premier confinement. Le succès du service n'a cessé de croître et l'usage du VAE s'est largement amplifié au-delà des attentes.

La surutilisation des VAE entraîne cependant un surcoût d'entretien. L'équilibre prévu par le prestataire et le marché était un usage du VAE en corrélation avec le nombre de VAE disponibles, ce qui n'est plus le cas et de manière très sensible. De plus, le VAE est utilisé pour des trajets de plus en plus long. L'usure des VAE est plus rapide et plus importante, proportionnellement à son succès, avec des coûts d'entretien plus importants en raison des spécificités du vélo, inversement le moindre usage des vélos mécaniques doit être pris en compte.

Le projet d'avenant discuté ce jour avec le prestataire est très limité et s'inscrit dans une logique globale. Au vu de l'usage des VAE, il semble important d'agir sur plusieurs points afin de s'adapter à ces évolutions d'usages du service tout en améliorant sa qualité. L'avenant peut être résumé en 4 actions :

- Création d'un dispositif temporaire et plafonné annuellement (6 Millions d'Euros) jusqu'en 2023 lié à l'usage effectif des VAE et Vélos classiques ;
- Renforcement des obligations de Smovengo avec un objectif d'insertion sociale prévu en fin de contrat qui passe de 300 000 heures à 450 000 heures ;
- Ouvrir la possibilité d'une nouvelle source de recette pour Smovengo avec l'obtention de certificats d'économie d'énergie ;
- Création d'un BPU (Bordereau de prix unitaires) nouveau pour répondre aux prestations spécifiques particulières ponctuelles.

L'usage du VAE doit cependant être aussi régulé avec la future grille tarifaire afin de ne pas être privilégié sur de courtes distances sur du plat mais plutôt sur de longues distances.

Smovengo s'engage sur une cinquantaine de points et plus particulièrement sur les points suivants :

- La mise en place de Park + sur 70 stations minimum avant fin 2021 ;
- Le signalement facilité des défauts sur un vélo pour février 2021 ;
- La notation des vélos par l'utilisateur pour avril 2021 ;
- Le niveau d'occupation de chaque station sur l'application iOS/Android avant le 30 juin 2021.

- L'accroissement des efforts en matière de réemploi des pièces détachées, de valorisation des déchets finaux et de relocalisation en France des pièces encore produites à l'étranger.

Le Président donne la parole aux membres.

Thierry Duboc (Villejuif) questionne sur le courrier adressé par l'entreprise JC Decaux au Syndicat, rapporté par la presse. Il indique que son maire et son cabinet souhaiteraient en avoir connaissance car il y a une incertitude juridique et financière si l'équilibre du marché était rompu. Sans avis sur le sujet, il souhaiterait prendre connaissance des échanges afin de pouvoir « écrire l'histoire » de Velib' Métropole sans se contenter des informations rapportées par la presse.

Le Président acquiesce et indique que ce fut un sujet de préoccupation concernant ces travaux.

Jean-Pierre Barnaud (MGP) rappelle que la Métropole du Grand Paris accompagne l'effort du Syndicat Autolib' et Velib' Métropole et se félicite du travail accompli. L'effort se porte sur les stations et celui-ci est conséquent par rapport au budget de la MGP.

Le Président remercie la MGP, rappelant que sa contribution était décisive au développement du réseau Velib' Métropole en dehors de Paris.

Sidi Chiakh (Le Kremlin-Bicêtre) souhaiterait avoir un retour sur les batteries : quel recyclage ? quelle durée de vie ?

Le Président indique que c'est un sujet à aborder dans le cadre des rencontres techniques avec Smovengo. Il propose que le débat reste concentré sur le projet d'avenant.

Eric Schindler (Neuilly-sur-Seine) indique que la presse rapporte le chiffre de 4 millions d'Euros par an payés à Smovengo alors qu'il a été indiqué aujourd'hui que la somme serait plafonnée à 6 millions d'Euros. Il souhaiterait des explications et connaître sur cette somme quelle sera la part imputée aux communes et EPT membres et quelle est la part imputée aux usagers.

Ghislaine Geffroy (Directrice du Syndicat) explique que le principe du projet d'avenant n'est pas celui du paiement d'une somme fixe annuellement au prestataire. C'est un principe de calcul effectué sur la base du nombre de courses effectués en VAE et en vélos classiques. Une comparaison est effectuée entre ce qui a été envisagé initialement dans le marché et ce qui a été effectué réellement sur l'année N-1 : chaque course considérée comme en sur-utilisation ou sous-utilisation sera alors valorisée en plus ou en moins (0,5 € par course pour un VAE, 0,2 € par course pour un vélo classique). Ce principe est borné à 6 millions d'Euros par an.

Sur la base des connaissances actuelles du service, de l'évolution envisageable du nombre de courses et de l'usage des vélos (comprenant l'augmentation votée de la part de VAE disponibles) :

- Pour 2021, sur la base des chiffres (effectifs) de 2020 et cela représenterait un coût potentiel de 2 100 000 € maximum qui serait couvert sans augmentation des contributions des collectivités;
- Pour 2022, on estime les chiffres de 2021 : l'hypothèse favorisée est celle qui prend en compte un usage très fort du VAE malgré la future grille tarifaire et cela représenterait un coût potentiel d'environ 4 000 000 €. Idem pour 2023 et 2024.

Elle rappelle que cette somme ne sera pas financée par les seules contributions des collectivités et EPT membres puisque le budget de la Régie est équilibré entre le paiement du coût du marché et les recettes usagers et contributions des collectivités. On peut estimer une augmentation des recettes usagers permettant de ne pas augmenter la contribution des membres en 2021 (20 000 € par station à Paris, 10 000 € hors-Paris) et une augmentation possibles les années suivantes entre environ 900 € à 1 000 €.

Eric Schindler (Neuilly-sur-Seine) souhaite qu'il soit précisé si la somme maximale pouvant être payée à Smovengo est de 4 ou 6 millions d'Euros.

Le Président indique que l'estimation du surcoût maximum estimé est de 4 millions d'Euros par an ne prenant pas en compte l'incitation tarifaire à un usage moindre des VAE et que le plafond prévu par l'avenant est de 6 millions d'Euros.

Mohamed Houcini (Fontenay-aux-Roses) souhaiterait que l'approvisionnement des stations en petite couronne soit amélioré pour correspondre à la demande des usagers et pour pouvoir justifier une modification de la grille tarifaire.

Bertrand-Pierre Galey (GPSO) remercie le Président pour l'information apportée durant les différentes instances et sa capacité de dialogue. Il souhaite faire état de la possibilité d'un contentieux à venir avec JC Decaux dont l'issue serait incertaine, malgré les précautions prises par le Syndicat comme l'application de l'avenant sur une durée courte. Il met en garde sur le comportement incertain des usagers face à la future grille tarifaire ayant pour but d'inciter l'usage du vélo classique par rapport au VAE : il n'y aura pas forcément les effets attendus. Cependant, il note que les recettes usagers seraient plus importantes en cas d'usage excessif du VAE. Il se questionne aussi sur la pérennité de Smovengo et sa capacité à améliorer le service tout en réduisant ses coûts de fonctionnement. Plusieurs collectivités de la petite couronne souhaiteraient un avis d'expert extérieur sur le sujet. Il rappelle que la situation est particulière alors que Velib' Métropole est un marché de prestation de service et non pas une délégation de service public (DSP) qui met face à face un Syndicat n'ayant que cette compétence et un prestataire n'ayant qu'un seul client, donc fragile et rendant responsable le Syndicat de sa survie économique. Cet avenant nécessite une surveillance attentive du Syndicat.

Alexandrine Mounier (Nanterre) exprime l'enjeu pour les communes de la petite couronne. Avec le tarif appliqué à ce jour, il est plus intéressant d'utiliser le VAE que le vélo classique ou de posséder son propre VAE. Bien que les communes et EPT hors Paris ont moins de stations, leurs usagers sont ceux ayant le plus besoin du VAE afin de relier le centre de Paris à la Petite Couronne. Cet avenant repose économiquement sur les communes hors Paris sans qu'elles aient la même qualité de service qu'à Paris et pour qui le VAE est bien utilisé. Ce surcoût ne sera pas anodin et peut influencer les choix d'augmentation du maillage des stations. L'avenant existe pour résorber un mauvais usage du VAE, reposant semble-t-il, majoritairement à Paris. Une commune qui souhaite développer Velib', avec cet avenant, souffrira de négociations plus difficiles en interne. Elle s'interroge aussi sur les besoins du prestataire après l'application de l'avenant, en 2023. Elle aurait jugé plus pertinent de voter la nouvelle grille tarifaire Velib' Métropole avant de signer cet avenant bien qu'elle ait conscience de la complexité de la situation. Enfin, elle fait la demande d'une meilleure performance des statistiques mises à disposition des collectivités et EPT que cela soit au niveau de la formation ou de la finesse des statistiques pour comprendre et évaluer les usages.

Capucine du Sartel (Saint-Cloud) fait part de son accord avec l'intervention de Mme Mounier, et rappelle que les VAE sont indispensables avec la topographie de son territoire.

Samuel Besnard (Cachan) estime que l'échange est riche et fait part de discussions toutes aussi riches lors des séances du Bureau syndical. Il remercie Bertrand-Pierre Galey pour ses réflexions et le Président pour sa transparence et sa communication. Les usages de Velib' Métropole ne sont pas les mêmes sur la petite couronne et à Paris : le service permet de suppléer au manque de transports efficaces hors Paris et créer l'intermodalité. L'avenant doit créer un juste équilibre et il répond à un besoin d'adaptation qui existe dans tous les contrats avec la force publique et le privé. Il prend exemple des difficultés d'Ile-de-France Mobilités avec la SNCF et la RATP avec le retard de la semi-automatisation du RER B ou les déboires entre Bombardier et Alstom. Il y a

une importance de contrôle et c'est aux élus de savoir prendre les bonnes décisions comme cela a pu être fait sur le service Velib' Métropole avec les pénalités appliquées à l'opérateur. L'évolution de l'usage du VAE est différente de ce qui était attendu et cela demande de s'adapter. Peut-être serait-il imaginable un service entièrement composé de VAE. Il précise cependant l'importance de conserver une offre de vélos classiques car économique en énergie. Si l'avenant, malgré la modification des contributions à l'équilibre, permet la pérennisation du service et son amélioration qualitative ; il s'agit d'une bonne solution.

Sidi Chiakh (Le Kremlin-Bicêtre) souhaiterait qu'avec la création d'un nouveau quartier dans sa commune, une station Velib' Métropole soit installée. L'avenant est compréhensible mais il faut une amélioration du système.

Le Président demande aux villes qui souhaitent de nouvelles stations Velib' Métropole d'envoyer les adresses d'implantations désirées aux services du Syndicat.

Patrice Pattée (Sceaux) pense qu'on ne peut que se féliciter de ce projet d'avenant. Nous sommes dans une société en transition et le marché signé en 2017 doit évoluer. Il n'y a pas d'autre choix que l'agilité. Il comprend l'inquiétude de M. Galey, mais il n'y a pas d'autre choix que d'agir avec toute la prudence nécessaire. Il prend cependant l'ampleur des difficultés industrielles et du risque de contentieux avec JCDecaux. Les mêmes difficultés existent sur le milieu ferroviaire entre Bombardier et Alstom mettant en difficulté les usagers.

Concernant la possibilité d'une expertise externe sur l'exécution du marché Velib', il considère que l'expertise appartient au Syndicat, rappelant l'importance des délégués et de ses instances comme le Comité des usagers. On attend le prestataire sur des obligations de résultats et c'est sur ce point que doit s'exercer notre expertise, notre vigilance et notre pilotage.

Il rejoint l'avis des délégués sur le besoin des VAE hors-Paris et du développement de Velib' Métropole, avec les nombreuses côtes entourant Paris. Il félicite l'action du Président et de la MGP à ce sujet.

Le rééquilibrage des stations Velib' Métropole est nécessaire car le tissu urbain n'est pas équilibré : les stations sont pleines vers les commerces et vides dans les zones résidentielles.

L'équilibre entre le VAE et le vélo classique est aussi à revoir et sera de plus en plus discuté au fur et à mesure du développement du service hors-Paris. Peut-être faudrait-il augmenter la part contractuelle du VAE dans le marché ? Il ne faudrait pas que dans les stations hors-Paris il n'y ait que des vélos classiques.

Concernant Park +, il craint que le VAE en overflow ne se recharge pas car il n'est pas branché sur la bornette. Or, la prise de VAE avec une batterie déchargée est déjà un souci courant en station à ce jour. Il souhaite la prudence sur le déploiement de Park +.

Marie-Hélène Magne (Charenton) indique que l'avenant existe à cause d'une sous-estimation financière de la prestation de Smovengo dans le marché initial. Elle s'inquiète de la solidité financière du prestataire à l'avenir et pense qu'une analyse externe serait intéressante. Les communes et EPT pourraient se retrouver au pied du mur à devoir apporter une contribution financière plus importante alors que les budgets ne cessent de s'amenuiser.

Maryse Dorra (Ivry-sur-Seine) remercie le Syndicat pour sa présentation. Elle indique qu'en tant que suppléante elle n'a pas reçu les documents. Elle estime que l'avenant pour stabiliser la situation financière de Smovengo risque de pénaliser les villes de la proche périphérie. En tant qu'habitante hors-Paris et utilisatrice du service, elle utilise majoritairement les VAE. Le VAE semble être utilisé à bon escient en dehors des cas où la population l'utilise pour de très courte distance. Elle questionne sur la tarification souhaitée pour le VAE dans la future grille tarifaire et s'il existe des statistiques sur la consommation énergétique des VAE.

Mohamed Houcini (Fontenay-aux-Roses) signale le manque de documents pour permettre de bien comprendre l'avenant qu'il juge très important.

Alain Mathioudakis (GPSO) souhaiterait savoir s'il y a une étude sur l'impact des offres concurrentes à Velib' Métropole comme celle de la région Ile-de-France « Veligo » et l'impact des achats de VAE personnels avec les offres de subvention des collectivités ; quelles sont les données disponibles autour du VAE dans les villes de la petite couronne ?

Le Président informe les membres du travail sur la grille tarifaire lors de plusieurs réunions du groupe de travail. Il indique aux délégués qu'il est possible de demander à y participer en écrivant un courriel au Syndicat.

Marie-France Parrain (Maisons-Alfort) constate la montée en puissance significative de l'usage des VAE sur sa commune. Elle reste inquiète pour les finances des collectivités, en complément du contentieux Autolib' avec cet avenant Velib'. Elle a noté qu'il est possible que les contributions des collectivités et EPT puissent augmenter jusqu'à 1 000 € par station.

François Vauglin (Paris) soutient la démarche du Syndicat et l'avenant évoqué. Il précise que la charge qui pourrait rester aux communes était au cœur des préoccupations du Président, du Bureau et des équipes. Il y a une conscience des difficultés des communes ces dernières années et précise le travail en ce sens avec une contribution qui n'augmenterait pas cette année et peu les deux années suivantes, avec l'aide de la MGP. Il rappelle l'effort effectué par la ville de Paris qui a des coûts pour les stations bien plus importants. Il semble qu'un juste équilibre entre l'augmentation des tarifs usagers et les contributions des membres puisse être trouvé.

Thierry Duboc (Villejuif) indique avoir mandat de l'équipe municipale de Villejuif pour avoir connaissance du courrier envoyé par JC Decaux et souhaiterait posséder le texte afin d'apporter un vote même indicatif.

Eric Schindler (Neuilly-sur-Seine) regrette que le texte de l'avenant n'ait pas été mis à disposition.

Le Président indique qu'il sera mis sur l'espace membre, au même endroit que le Débat d'Orientation Budgétaire. Il indique qu'il n'y aura pas de vote car il a reçu la délégation lui permettant notamment la signature de l'avenant mais a souhaité ce débat préalable.

La discussion sur les tarifs est importante. L'orientation principale est d'encourager l'usage du VAE dans les situations où il se justifie, en particulier pour les longues distances, les côtes et en faveur des usagers qui ont des difficultés à faire un effort physique important. Il retient la préoccupation des membres pour que les stations les plus éloignées de Paris puissent être mieux alimentées en VAE fonctionnels en précisant qu'il n'est pas souhaité de dissuader uniformément l'usage du VAE. Malgré le risque d'une élasticité de la demande, c'est avec la grille tarifaire qu'il sera possible de mieux contrôler l'usage du VAE.

C'est aussi avec la grille tarifaire qu'il est possible de maintenir les contributions des membres maîtrisées. Ce fut une préoccupation dès l'origine.

Concernant l'ordre choisi pour la signature de l'avenant puis la délibération de la grille tarifaire, cela se justifie par les contraintes de calendrier. Le VAE a été beaucoup plus utilisé en 2020 et cela continue en 2021 : il faut agir vite pour que la qualité de service progresse. Il va y avoir ensuite la grille tarifaire - et la question de l'intéressement de Smovengo qui va évoluer mécaniquement - pour avoir une qualité de maintenance correcte ce printemps.

Il remercie l'ensemble des délégués qui se sont exprimés durant les différentes instances afin d'aider à la pertinence des analyses effectuées.

Concernant l'audit, il faut considérer les contraintes juridiques du marché public. Cependant, Velib' n'est pas Autolib' : il n'y a aucun engagement pour le Syndicat de combler les pertes du prestataires Velib' comme ce fut le cas avec le délégataire Autolib'. Ce ne sont pas les mêmes engagements financiers et il n'est pas possible d'auditer les comptes d'un titulaire d'un marché public. Néanmoins, il faut que le Syndicat puisse mobiliser des expertises sur différents sujets et c'est ce qui se passe avec la présence de M. Héran au groupe de travail sur la grille tarifaire.

Concernant les tableaux de bord, il doit être possible de partager une information encore meilleure que celle disponible aujourd'hui et il peut être intéressant d'entamer une réflexion sur les statistiques pouvant être utiles aux collectivités et EPT membres afin de piloter l'évolution du service.

Il rappelle qu'il n'y a au Comité que deux représentants de Paris et que les autres délégués représentent les communes hors-Paris ; poussant à penser avant tout les problématiques qui touchent leurs territoires. Il trouve cela très positif.

Il confirme que compte-tenu des débats, il signera l'avenant avec Smovengo.

Beaucoup de travail reste à faire concernant Velib' Métropole : il invite à relire le rapport de la Chambre Régionale des Comptes. L'urgence est la création d'une nouvelle grille tarifaire qui devrait être à l'ordre du jour du Comité du mois de mars, s'il y a consensus. Il fait part ensuite de son exigence constante envers la qualité de service proposée par Smovengo et propose l'organisation de visites dans les ateliers Velib' Métropole permettant une rencontre avec les équipes.

4. Points divers

En l'absence d'intervention, le Président clôt la séance.

4. Points divers

L'ordre du jour étant épuisé, le Président lève la séance à 12h45.

Le Secrétaire de séance

Le Président,

Patrice Pattée

Sylvain Raifaud