

Procès-verbal du Comité syndical Autolib' et Velib' Métropole

Séance du 21 février 2023

Le vingt-et-un février deux mille vingt-trois, à 10h, le Comité syndical, dûment convoqué le treize février deux mille vingt-trois, s'est réuni à la Mairie du 12^e arrondissement, 130 avenue Daumesnil à Paris, sous la présidence de Monsieur Sylvain Raifaud.

Nombre de délégués en exercice : 105

Nombre de délégués présents ou représentés : 26 (dont 2 pouvoirs)

Étaient présents :

Titulaires (19) :

Frédéric Sitbon (Asnières-sur-Seine), Samuel Besnard (Cachan), Yann Viguie (Champigny-sur-Marne), Andy Kangoud (Chatillon), Sylvie Simon-Deck (Créteil), Clément Péqueux (Ivry-sur-Seine), Catarina Monteiro (Le Bourget), Sophie Deschiens (Levallois-Perret), Pierrick Amella (Pantin), Sylvain Raifaud (Paris), François Vauglin (Paris), Christophe Piercy (Saint-Denis), Stéphanie Culang (Saint-Mandé), Sabrina Decanton (Saint-Ouen), Patrice Pattée (Sceaux), Robin Louvigné (Vincennes), Patricia Vavassori (Grand Paris Grand Est), Bertrand-Pierre Galey (Grand Paris Seine Ouest), Alain Mathioudakis (Grand Paris Seine Ouest).

Suppléants avec voix délibératives (5) :

Emmanuel Serot (Alfortville), Isabelle Massard (Gennevilliers), Thibault Simeoni (Maisons-Alfort), Marc Elfassy (Romainville), Eric Dupau (Versailles).

Excusés ayant donné pouvoir (2) :

Edith Félix (Bagnolet) à Sabrina Decanton, Bernard Roche (Grand Paris Seine Ouest) à Alain Mathioudakis.

Excusés (18) :

Tristan Legendre (Bourg-la-Reine), Marie-Hélène Magne (Charenton-le-Pont), Sophie Merchat (Enghien-les-Bains), Mohamed Houcini (Fontenay-aux-Roses), Geneviève Gaillabaud (La Garenne Colombes), Laurent Baron (Le Pré-Saint-Gervais), Florent Lacaille-Albiges (Noisy-le-Sec), Jean-Marie Ballet (Puteaux), Julie Lefebvre (Romainville), Frédéric Sgard (Rueil-Malmaison), Capucine Du Sartel (Saint-Cloud), Laurent Monjole (Saint-Cloud), Amirouche Laidi (Suresnes), Jean-Paul Mordefroid (Verrières-le-Buisson), Antoine Pirolli (Grand Paris Grand Est), Patrick De La Marque (Grand Paris Seine Ouest), Alix Bougeret (Région Ile-de-France), Patrick Ollier (La Métropole du Grand Paris).

Assistait également à la séance : Yannick Cabaret, Directeur général.

Ordre du jour :

1. Approbation du procès-verbal (Autolib' et Velib' socle commun) de la séance du 12 décembre 2022
2. Délibérations :
 - 2023 01 Recrutement d'agents contractuels pour des besoins liés à un accroissement temporaire d'activité, à un accroissement saisonnier d'activité
 - 2023 02 Prise en charge des frais de transport à hauteur de 75%
 - 2023 03 Modification de l'article 8 de l'annexe de la délibération 2017 27 relative aux modalités de versement de l'allocation forfaitaire de télétravail
 - 2023 04 Débat d'Orientation Budgétaire 2023 sur la base du Rapport d'Orientation Budgétaire
 - 2023 05 Rendu-compte des décisions prise par le Président dans le cadre de la délégation de compétence
3. Point divers :
 - Liste des marchés d'une valeur de plus de 40 k€ attribués en 2022
 - Point à date sur le service Velib' Métropole
 - Dans le cadre de l'audit en cours, préparation de l'analyse rétrospective (2018-2021) du financement du service

Le Président a ouvert la séance à 10h et a rappelé que cette séance pouvait se tenir sans condition de quorum en raison de la séance du 13 février 2023 reportée à ce jour faute de quorum.

Le Président précise que tous les propos tenus lors de la séance du 13 février 2023 sont consignés dans un compte rendu qui sera annexé au procès-verbal de la présente séance.

Monsieur Patrice Pattée est désigné secrétaire de séance.

1. Approbation du procès-verbal du 12 décembre 2022

Le Président demande s'il y a des observations et en l'absence, soumet à l'approbation des membres le procès-verbal du Comité syndical du 12 décembre 2022.

Le procès-verbal du Comité Syndical du 12 décembre 2022 est approuvé à l'unanimité.

2. Délibérations :

- **Délibération 2023 01** - Recrutement d'agents contractuels pour des besoins liés à un accroissement temporaire d'activité, à un accroissement saisonnier d'activité

Le Président donne la parole à M. Yannick Cabaret.

Yannick Cabaret, (Directeur général) indique que pour pouvoir recruter au cours de l'exercice des agents contractuels pour des besoins liés à un accroissement temporaire d'activité, il convient chaque année de prendre une délibération.

Le Président donne la parole aux membres et en l'absence d'intervention soumet la délibération 2023 01 au vote.

Le Comité syndical, après en avoir délibéré à l'unanimité,

Article 1^{er} : Valide les recrutements dans les conditions prévues par les articles L.332-13, L.332-23 1° et 2° et L.332-24 à 26 du code général de la fonction publique, d'agents contractuels pour des besoins temporaires liés :

- à un accroissement temporaire d'activité,
- à un accroissement saisonnier d'activité,
- au remplacement temporaire de fonctionnaires ou d'agents contractuels,
- pour mener à bien un projet en particulier.

Article 2 : Charge le Président de :

- constater les besoins liés à un accroissement temporaire d'activité, à un accroissement saisonnier d'activité, au remplacement temporaire des fonctionnaires et des agents contractuels, pour mener à bien un projet en particulier.
- déterminer les niveaux de recrutement et de rémunération des agents contractuels selon la nature des fonctions concernées, leur expérience et leur profil.
- procéder aux recrutements.

Article 3 : Autorise le Président à signer les contrats nécessaires.

Article 4 : Précise que les agents contractuels seront rémunérés selon les dispositions prévues par les articles L.713-1 et L.829-1 du code général de la fonction publique :

- le traitement indiciaire afférent aux emplois auxquels ils sont nommés,
- la participation à la protection sociale et éventuellement le supplément familial de traitement,
- le régime indemnitaire dans les conditions fixées par délibération.

En application des articles 5 et 39-1-1 du décret n° 88-145 du 15 février 1988, les agents qui à la fin de leur contrat n'auraient pu bénéficier de leurs congés annuels seront indemnisés dans la limite de 10 % des rémunérations totales brutes perçues pendant la durée du contrat et pourront également prétendre à l'indemnité de fin de contrat sous certaines conditions.

Article 5 : Précise que dans le cas du remplacement d'un fonctionnaire ou d'un agent contractuel, le contrat pourra prendre effet avant le départ de l'agent remplacé.

Article 6 : Dit que les dépenses correspondantes seront imputées sur les crédits prévus à cet effet au budget, chapitre 012.

- **Délibération 2023 02** – Prise en charge des frais de transport à hauteur de 75%

Le Président donne la parole à M. Yannick Cabaret.

Yannick Cabaret, (Directeur général) explique que la loi de finances rectificative 2022 a augmenté le seuil d'exonération de prise en charge des frais de transports à 75 % du coût de l'abonnement aux transports publics. Pour augmenter la prise en charge de ce coût par le Syndicat, il convient de prendre une délibération.

Le Président donne la parole aux membres et en l'absence d'intervention soumet la délibération 2023 02 au vote.

Le Comité syndical, après en avoir délibéré, APPROUVE à l'unanimité, la délibération 2023 02 :

Article 1^{er} : DECIDE, la prise en charge à 75 % du coût de l'abonnement aux transports publics.

Article 2 : DIT, que cette prise en charge concerne les agents qui justifient de l'un des titres suivants :

- une carte ou un abonnement annuel, mensuel, hebdomadaire ou à renouvellement tacite à nombre de voyages illimité émis par la SNCF, une entreprise de transport public ou autre régie de transport public
- une carte ou un abonnement mensuel, hebdomadaire ou à renouvellement tacite à nombre de voyages limité émis par la SNCF, la RATP, une entreprise de transport public ou autre régie de transport public
- un abonnement à un service public de location de vélos.

Les titres de transport achetés à l'unité ne sont pas remboursables.

Article 3 : DIT, que les dispositions de la présente délibération prennent effet à compter du 1^{er} janvier 2023 et pourront être réexaminées en fonction des évolutions des textes en vigueur.

Article 4 : DECIDE, que les dépenses correspondantes seront imputées sur les crédits prévus à cet effet au budget, chapitre 012.

- **Délibération 2023 03** – Modification de l'article 8 de l'annexe de la délibération 2017 27 relative aux modalités de versement de l'allocation forfaitaire de télétravail

Le Président donne la parole à M. Yannick Cabaret.

Yannick Cabaret, (Directeur général) indique aux membres que l'allocation forfaitaire du télétravail a été revalorisée à compter du 1^{er} janvier 2023. Le montant journalier est porté de 2,50 € à 2,88 € par journée de télétravail effectuée dans la limite de 253,44 € contre 220 € auparavant.

Le Président donne la parole aux membres du comité syndical et en l'absence d'intervention soumet la délibération 2023 03 au vote.

Le Comité syndical, après en avoir délibéré, à l'unanimité,

Article 1^{er} : Décide de revaloriser le montant de l'allocation forfaitaire de télétravail de L'article 8 de l'annexe de la délibération 2021 27 susvisée comme suit :

- 2,88 euros par journée de télétravail effectuée dans la limite de 253,44 euros par an (soit 88 jours/an)

Article 2 : Dit que les dispositions de la présente délibération prennent effet à compter du 1^{er} janvier 2023 et que le montant de cette revalorisation suivra l'évolution de la réglementation à venir.

Article 3 : Les autres articles de l'annexe de la délibération 2021 27 restent inchangés.

Article 4 : Dit que les dépenses correspondantes sont inscrites au budget de fonctionnement.

- **Délibération 2023 04** – Débat d'Orientation Budgétaire 2023 sur la base du Rapport d'Orientation Budgétaire

Le Président donne la parole à M. Yannick Cabaret.

Yannick Cabaret, (Directeur général) commente les diapositives projetées sur écran et indique :
- Pour le budget Autolib' : En termes d'orientation budgétaire, le budget évolue peu par rapport à 2022. La principale modification, dit-il, est la fin du remboursement de l'emprunt qui avait été contracté il y a une dizaine d'année pour financer le service. Cet emprunt a été totalement remboursé en 2022, ce qui représente une évolution à la baisse des contributions des collectivités d'environ 300 € par station.

Pour le reste, nous conservons les montants de 2022 avec la dernière année de constitution de la provision par le Syndicat et donc le dernier appel qui vise à cette constitution. Fin 2023, la provision sera constituée et les contributions pourront diminuer. Toutefois, si le jugement arrive, un appel de fond sera peut-être à prévoir pour faire face aux éventuelles indemnités à payer.

- Pour le budget Velib' : Velib' est confronté en 2023 à une forte progression (+12 %) des indices qui définissent le prix du marché payé au prestataire, sachant que ce prix représente 97 % des dépenses relatives au service Velib'. C'est la première année qu'une telle augmentation est constatée. Ce déséquilibre est conjoncturel, lié à l'inflation, mais également structurel comme cela est constaté dans le cadre l'audit du service Velib'.

Par conséquent, le Syndicat a un besoin de financement pour le service Velib' Métropole, qui ne pourra pas être couvert par les marges de manœuvres du Syndicat comme cela a pu être le cas les années précédentes, en 2022 par exemple. Les seules ressources pour financer le service sont les contributions des collectivités adhérentes (pour 24 M€), les recettes tarifaires (pour 27 M€) et la subvention de la Métropole du Grand Paris (pour 6 M€).

Par conséquent, dans le débat d'orientation budgétaire, le seul scénario proposé et envisageable à ce stade, est celui d'une augmentation des contributions des collectivités adhérentes de 4 500 € pour tout le monde. Les contributions des collectivités hors Paris étant réduites par la subvention de la MGP, les taux d'évolution sont différents pour Paris et les autres communes mais c'est bien la même augmentation en montant par station qui est proposée pour toutes les collectivités.

Ce scénario est purement théorique et exposé comme tel dans le rapport sur les orientations budgétaires. D'autres scénarios sont possibles, comme une augmentation des recettes usagers d'un peu moins de 30 %. La possibilité existe aussi d'une prise en charge d'une partie du besoin de financement par la MGP mais vu sa participation actuelle, ne pourra pas prendre en charge la totalité du besoin de financement.

Le Syndicat étudie d'autres scénarios. Une répartition homogène de l'effort sur les trois acteurs qui financent le budget de Velib' Métropole, donnerait une augmentation de 11,5 % de chaque produit. Pour les contributions communales cela reviendrait *a priori* à augmenter l'ensemble des montants versés par les collectivités de 1 942 € pour Paris et les collectivités hors Paris. De ce fait, la contribution pour les collectivités hors Paris passerait de 10 000 à 11 942 €. Il serait également nécessaire d'accompagner cette augmentation des contributions communales d'une augmentation similaire des tarifs et de la subvention métropolitaine, sachant que Monsieur Patrick Ollier, Président de la Métropole, a proposé au Président du Syndicat d'augmenter la subvention métropolitaine d'au plus 12 %. Si ce scénario était validé, l'équilibre du budget serait obtenu par une augmentation tarifaire qui pourrait être de l'ordre de 11,5% également et pour laquelle nous avons quelques éléments qui vise à éclairer le Comité syndical sur les choix qui pourraient être faits.

Il détaille ensuite les diapositives et particulièrement les graphiques concernant l'étude réalisée sur les tarifs pratiqués par les autres opérateurs intervenants sur le territoire métropolitain. Le tarif de Velib' est à peu près 3 fois moins cher que les concurrents privés, ce qui est éclairant sur les possibilités d'augmenter la tarification de Velib'.

Il précise que le 13 février 2023, une hypothèse qui consiste à faire porter la révision tarifaire sur l'abonnement mais aussi sur les usages a été proposée. Cette proposition est fondée sur le constat que ce qui pose problème dans notre service et qui en renchérit le coût pour l'exploitant est l'usage important du vélo électrique – et parfois trop important notamment par rapport aux distances parcourues. Il pourrait être intéressant de renchérir le coût de la course en vélo électrique et non seulement de l'abonnement afin de dissuader certains utilisateurs qui n'en n'ont pas vraiment besoin d'utiliser le vélo électrique. Il resterait de toute façon dans l'abonnement V-Max 2 courses gratuites par jours. Il ajoute que l'abonnement V-Max est proposé à 30% des abonnés à un tarif préférentiel (jeunes jusqu'à 27 ans, des seniors et des personnes en situations précaires qui bénéficient d'un tarif dit de solidarité). Il n'est pas envisagé de modifier ces tarifs.

Le Président rappelle que l'ensemble des interventions des élus lors de la séance du 13 février est consignée dans un compte rendu qui sera annexé au procès-verbal de cette séance et donne la parole aux membres.

Marc Elfassy (Romainville) indique qu'il faudrait déterminer l'impact d'une éventuelle hausse des tarifs sur les différentes zones du territoire de la MGP. Certaines zones comme sur le territoire d'Est Ensemble comportent beaucoup de dénivelés. Il ajoute qu'il y a des personnes qui utilisent des VAE pour se rendre à leur travail et d'autres qui font peut-être plus de 2 trajets par jour puisque cela permet à certaines personnes de se déplacer d'un point à un autre plus facilement en évitant d'attendre le bus trop longtemps. Il souligne également que les personnes âgées ont besoin de se déplacer en vélo et que c'est à prendre en compte.

Samuel Besnard (Cachan) estime que la perspective d'une répartition tripartite du financement du déséquilibre du service grâce à une contribution supplémentaire des collectivités, une évolution des tarifs sur une partie des usagers et une contribution de la Métropole serait un bon équilibre. Il indique qu'on enlève aux villes leur autonomie fiscale au fur et à mesure des évolutions des réformes, qu'elles perdent leur capacité à pouvoir gérer correctement les finances publiques, qu'il y a un mouvement de recentralisation et qu'avec les évolutions des coûts de l'énergie, la situation devient très complexe. L'évolution de 11,5 % lui paraît relativement absorbable par les villes. Il faut bien voir aussi, dit-il, que le développement du service repose sur le développement des stations. Si leur coût annuel passait à un montant très élevé, imaginons à 15 000 euros, il serait très difficile de poursuivre le développement. C'est pourquoi, il attire l'attention du Syndicat sur le fait qu'il faut garder la capacité à poursuivre le développement du service. Concernant l'augmentation qui pourrait être envisagée sur le VAE, il faut bien noter que cette augmentation concernera principalement les « sur-utilisations » car on aura toujours 2 trajets par jour dans le forfait même si le forfait lui-même est augmenté, et il y aura aussi des tarifs préférentiels en particulier pour les jeunes, les seniors de 60 ans et les personnes dans une situation sociale difficile. L'augmentation ne concernerait pas ces abonnés là mais les autres. Par rapport à la qualité que peut apporter un VAE, la possibilité d'utiliser un vélo électrique pour des déplacements plus longs est un plus.

Il termine en indiquant que tous ces éléments à prendre en compte font qu'une répartition tripartite lui paraît plus adaptée et plus raisonnable.

Clément Pequeux (Ivry-sur-Seine) partage ce qui a été dit précédemment. La ville d'Ivry-sur-Seine est une ville en fort développement urbain et elle a avec Velib' un partenariat fort avec notamment la perspective d'installation de nouvelles stations. Il ajoute qu'en 2023, 2 nouvelles stations vont être installées.

Il indique que le premier scénario avec une augmentation exponentielle des prix a fortement inquiété la ville d'Ivry qui est engagée dans la baisse des émissions carbone des mobilités pour aller sur la trajectoire d'une neutralité carbone et doit donc développer les mobilités durables. Ce scénario représentait à peu près 60 000 € d'augmentation budgétaire sur les dépenses de fonctionnement liées à Velib', ce qui était très difficilement absorbable vu le contexte de la collectivité.

Il pense que le scénario proposé avec une augmentation de 11,5% même si cela est toujours trop, est préférable. Ce qui est bienvenu, c'est cette répartition tripartite et la participation majorée de la Métropole du Grand Paris. Il rappelle que la contribution foncière des entreprises qui est répartie à la MGP fait que les EPT qui sont censés accompagner les collectivités communales sur les mobilités durables n'ont plus de marge de manœuvre pour le faire convenablement. Il se félicite du retour de cet argent public vers le Syndicat. Son dernier point concerne la sur-occupation des stations. La ville est favorable à l'extension des Stations + car elle compte un certain nombre de stations qui subissent beaucoup de pression du point de vue de l'utilisation. Il est nécessaire de travailler ensemble à une meilleure homogénéisation sur l'ensemble du parc.

Bertrand-Pierre Galey (GPSO) informe les membres des propos qu'il a tenu la semaine dernière, notamment qu'il faut demander plus à l'utilisateur et le moins possible au contribuable. Il pense qu'il est possible d'aller encore plus loin dans ce domaine puisque le calcul présenté avec une augmentation de 50% du tarif des VAE permettait d'absorber la totalité des 6 millions de l'impasse budgétaire à laquelle nous sommes confrontés. Il indique qu'il serait intéressant que les services du Syndicat étudient sérieusement cette hypothèse afin de savoir si c'est une hypothèse absurde ou saine. Il faut encourager les jeunes à pratiquer du sport, on est dans une grande lutte contre l'obésité et donc une réduction du tarif de l'abonnement V-Max pour les moins de 27 ans paraît superfétatoire. Il demande si la ville de Paris s'est exprimée sur les orientations budgétaires. Il indique qu'il n'est pas d'accord sur la manière dont les contributions communales ont été réparties. S'il devait y avoir une augmentation des contributions, il demanderait qu'elle soit en pourcentage la même pour toutes les stations de manière à alléger la charge des communes de banlieue. Enfin, il se réjouit de la contribution de 12 % de la Métropole de Grand Paris.

Sophie Deschiens (Levallois-Perret) demande si les 12% de la Métropole de Grand Paris sont acquis et s'il est possible que cette contribution soit revue à la hausse ?

Le Président répond qu'il a échangé avec M. Patrick Ollier et qu'une augmentation de 12 % de la contribution de la Métropole au service public Velib' est actée. Il précise que le coût global du service Velib' augmente dans la mesure où le nombre de stations en dehors de Paris, et que de ce fait le coût pour la Métropole augmente également. Il termine en indiquant que l'effort de la Métropole en soutien au service est croissant.

Frédéric Sitbon (Asnières-sur-Seine) remercie Patrick Ollier et le Président pour l'augmentation de la subvention de 12 %. Il trouve que cette évolution tripartite est totalement logique. Il estime qu'il ne faut pas tuer le VAE, et qu'une augmentation de 50% serait trop élevée. Les villes de banlieue ont besoin des VAE qui permettent d'aller d'un point A à un point B. Il estime que l'augmentation proposée ne tue pas l'âme de Velib' et qu'on se rend compte par rapport à la concurrence qu'elle est tout à fait acceptable.

Patrice Pattée (Sceaux) dit avoir bon espoir. Il insiste sur le caractère équitable de cette augmentation tripartite et il ne souhaite pas entretenir de clivage entre les banlieues et la ville de Paris. Ce service intéresse 6 millions d'habitants métropolitains, il y a 2 millions de Parisiens, donc il indique que les stations parisiennes intéressent presque plus les « banlieusards » que les Parisiens.

Thibault Simeoni (Maisons-Alfort) se questionne sur l'augmentation du tarif qui pourrait être plus importante pour les utilisateurs de VAE. Il demande si c'est une réponse apportée à l'utilisation des vélos pour des activités professionnelles qui se sont développées ces dernières années qui n'étaient pas prévues au début du service. Si ce n'est pas le cas, il demande si une autre solution est à l'étude. Si c'était le cas, au moment de la communication, peut-être faudrait-il insister sur ce volet puisque, le rôle des collectivités étant d'inciter aux mobilités douces, on risque d'avoir quelques retours de bâtons.

Le Président répond sur la question des usages très intensifs que c'était la situation à son début de mandat. Il précise qu'1 % des utilisateurs faisaient 10 % des courses et que c'étaient principalement les livreurs qui utilisaient plusieurs vélos par jour puisque c'était leur outil de travail. Depuis l'été 2021, le Syndicat a limité à 2 courses par jours en vélo électrique l'usage dans le forfait V-Max. Les analyses montrent que le phénomène s'est très fortement atténué. Cependant, il y a une réflexion à mener sur la structure de tarif. Il estime qu'il faut protéger les tarifs des vélos mécaniques puisque qu'ils représentent 60% de notre parc de vélos. Le signal prix doit intégrer le maintien de cette offre de vélos mécaniques à bon marché qui est l'ADN de Velib' depuis le début du service en 2007.

Pour les vélos électriques, il y a un arbitrage à faire et les services du Syndicat travaillent sur cette question entre le prix de l'abonnement et le prix des courses supplémentaires. L'abonnement est à 8,30 € et permet de faire 2 courses par jour. La question est de savoir si on passe l'abonnement de 8,30 € à 11 € en maintenant le prix des courses ou est ce qu'on augmente l'abonnement de 8,30 € à 9,30 € ou 9,50 € et qu'on augmente le prix des courses supplémentaires. Le fait de réfléchir de cette façon-là permet d'être plus proche de ce qui est notre préoccupation industrielle c'est à dire l'utilisation importante des VAE. Comment prendre en compte l'utilisation des VAE et la modérer ?

Pierric Amella (Pantin) trouve le débat très intéressant. La question est dit-il : « Qu'est-ce que c'est que Velib' ? » Est-ce une offre qui doit s'aligner sur le privé ? Il ne croit pas. Est-ce un service public ? Quel est le rôle des collectivités adhérentes au Syndicat pour porter ce service public ? Il souhaiterait qu'on parle aussi de la contribution des utilisateurs, des habitants, des Franciliens. Il ne faut pas oublier que nous sommes dans une crise absolue de l'inflation où tous les tarifs augmentent à tous les niveaux et il pense que le rôle des collectivités est d'abord de protéger les plus précaires face à cette inflation. Les plus précaires ce ne sont pas juste les personnes qui sont au Smic mais cela concerne également la classe moyenne dont une partie se retrouve dans des situations difficiles pour boucler les fins de mois. Face à cette inflation, de plus en plus de personnes se retrouvent dans la précarité et les collectivités ont ce rôle d'amortisseur. Elles doivent l'assumer.

Donc par rapport à la question de l'augmentation de la contribution des collectivités, elle est inévitable et il faut la revendiquer et l'assumer. Il est favorable à ce qu'on protège certains tarifs. La question du gel du tarif des vélos mécaniques c'est un invariant qu'il faut affirmer car ça permet d'avoir un service public du vélo permettant à tout le monde de se déplacer à bas coût et c'est l'objectif.

En parallèle, dit-il, les dépenses que représentent l'augmentation de la contribution, même si on prend la plus élevée, par rapport à tout ce qu'on dépense vis-à-vis de la voiture dans les villes en termes de coût d'essence, d'investissement et fonctionnement, à côté de cela, les quelques milliers d'euros de Velib' dont on parle ce ne sont pas des montants disproportionnés.

Accepter une augmentation du tarif électrique est incontournable. Il insiste pour qu'elle soit le plus mesurée possible pour trouver le bon équilibre sans se dire que le cycliste sur son vélo électrique est une vache à lait qu'on va essayer de traire au maximum pour pouvoir baisser les contributions des collectivités. Mettre en avant les tarifs de solidarité, voire augmenter les seuils seraient peut-être une piste à envisager.

Enfin, le service Velib' doit s'appuyer sur les 2 piliers qui sont l'urgence climatique et la justice sociale.

Sabrina Decanton (Saint-Ouen), indique que la position de la ville de Saint-Ouen est conforme à ce qui a été proposé précédemment, consistant à répartir l'augmentation de façon tripartite. L'augmentation du tarif sur les VAE c'est aussi pour faire un correctif sur le modèle économique qui est un peu déséquilibré puisque les coûts de maintenance des VAE et d'entretien ont été sous évalués. Il est donc normal que le tarif puisse augmenter un peu. Pour rappel, les abonnements Velib' sont éligibles au forfait mobilité donc un certain nombre de salariés ont la possibilité de se faire rembourser jusqu'à 60% sur ces forfaits mobilités. Pour autant, elle serait défavorable à ce que les tarifs sociaux, jeunes et seniors soient touchés. On voit très bien dans quelle situation de précarité sont certains jeunes et certains seniors. Il est important également de protéger les tarifs du vélo mécanique car c'est le service de base. Il faudra regarder plus en détail comment augmenter les tarifs à savoir est-ce qu'on augmente plus les courses ou les abonnements. Concernant les contributions des communes, une augmentation de 11% reste raisonnable même si on s'en serait bien passé. Il est important d'avoir une augmentation tarifaire raisonnable. La ville de Saint-Ouen a une forte urbanisation qui fait qu'il y a un développement et un déploiement du service très probable au cours des prochaines années (Village olympique, quartiers des Docks). Il ne faudrait pas que l'augmentation des contributions des collectivités vienne freiner le déploiement d'un service public de vélo. Concernant la contribution de la Métropole du Grand Paris, la Ville de Saint-Ouen ne serait pas contre une contribution supérieure.

François Vauglin (Paris) rappelle que Velib' a été créé autour du vélo mécanique. Tout le monde est attaché à le préserver et à le rendre attractif. Cela doit rester la priorité sans toucher aux tarifs, d'autant que l'étude du cabinet montre que le déséquilibre budgétaire vient du vélo électrique dont les coûts de maintenance sont plus élevés. Il faut donc trouver comment financer les coûts de maintenance en restant dans une logique de service public. Le graphique relatif à l'hypothèse de multiplier par 2, pour reporter sur l'utilisateur la tarification du vélo électrique, montre bien que pour les plus petits utilisateurs ce ne serait pas compétitif. C'est un service public cofinancé par de l'argent public et avoir un prix plus élevé que les opérateurs privés ne serait pas une bonne gestion d'autant que l'on voit qu'il y a des solutions qui permettent de s'en sortir sans cela. Il remercie les équipes du Syndicat et le Président d'avoir cherché des solutions permettant de concilier tout ce qu'il y a à défendre. Il faut préserver les tarifs sociaux. Il y a 3 financeurs, ce qui permet d'adoucir le coût à supporter et donc une répartition équitable entre les 3 est une bonne option.

Sur les modes de tarifications, des débats pourraient être sans fin sur la façon de mieux faire peser l'effort sur les plus gros utilisateurs de VAE puisque c'est ceux qui coûtent le plus cher en entretien. Le choix de la simplicité a été de faire 2 courses par jour puis d'augmenter les tarifs. On pourrait imaginer que les gens puissent s'organiser sur un forfait non pas journalisé mais mensualisé.

Il ne souhaite pas qu'un clivage se réouvre entre Paris et les communes membres du Syndicat. Il rappelle que la contribution de la ville de Paris par station est le double de celles des autres communes membres.

Bertrand-Pierre Galey (GPSO) précise qu'il n'a jamais été évoqué le doublement des tarifs des VAE, l'hypothèse à laquelle il se réfère c'est 50% d'augmentation.

Patricia Vavassori (GPGE) partage tout ce qui a été dit et souhaite préciser que sur Grand Paris Grand Est, le maillage est à créer. A ce jour, il n'y a qu'une seule ville adhérente au Syndicat sur les 14 villes du territoire. Elle ajoute qu'une augmentation trop importante du coût par station serait un frein au déploiement et que cela n'est pas souhaitable. La répartition de l'augmentation des coûts proposée est tout à fait équitable et justifiée. Grand Paris Grand Est approuve la proposition.

Samuel Besnard (Cachan) indique qu'il y a quand même une autorité régulatrice des transports en Ile de France qui historiquement n'a pas souhaité s'intégrer dans Velib' et a développé son propre système. Il n'est pas défavorable à ce que la Métropole augmente sa contribution mais alors que les collectivités sont sollicitées pour entrer dans les discussions sur les nouveaux plans de déplacement urbains d'Ile de France, il faut rappeler un certain nombre de choses. Nous portons un système de mobilité extrêmement pertinent. Velib' est un service public de mobilité écologique porté par de simples collectivités communales ou intercommunales. Il termine en indiquant que par rapport à l'augmentation du pass Navigo, quelques centimes suffiraient à combler notre déficit.

Alain Mathioudakis (GPSO) reprend ce qu'il a développé lors de la séance du 13 février 2023 : avec le VAE, Velib' est victime de son succès donc en 2023 il va falloir combler ce déficit. Il en appelle à mettre en perspective le service de manière pluriannuelle. Si cette année, le temps est beau et favorise l'usage du vélo, on se retrouvera fin 2023 peut-être avec un nouveau déficit. Il en appelle à cet effort de prospective sur le plan budgétaire. Il termine en indiquant qu'il y a un devoir de vigilance.

Isabelle Massard (Gennevilliers) remercie M. Mathioudakis pour ces propos. La ville est favorable à une répartition de l'augmentation et apprécie que la MGP augmente sa contribution. Elle ajoute que cette dernière pourrait être supérieure. Les budgets des collectivités ne sont pas extensibles. Les administrés demandent de quoi stationner les vélos en sécurité, la voirie demande qu'on puisse se déplacer de communes en communes. Beaucoup de personnes ne feraient de vélo s'il n'y avait pas les VAE. Il faut en tenir compte.

Toutefois, elle indique qu'on peut se poser la question de l'utilisation d'un VAE sur des petites distances. Elle estime que pour moins de 5 km, on peut être en vélo mécanique. Si on veut que le service se développe, il faut que les tarifs soient acceptables. Elle est défavorable à la modification des tarifs de solidarité et les jeunes doivent pouvoir financer leurs déplacements, c'est pourquoi il faut les aider.

Patrice Pattée (Sceaux) répond qu'aujourd'hui les transports en IDF sont financés pour partie aussi par les employeurs. Depuis 2017, il y a eu des changements avec le forfait mobilité mais il n'est pas obligatoire. S'il l'était, nous aurions en face de nous une vraie contribution de l'employeur que le Syndicat pourrait mobiliser au travers de la tarification du Velib'. Il propose donc de rendre le forfait mobilité obligatoire.

Isabelle Massard (Gennevilliers) précise que la ville de Gennevilliers a mis en place le forfait mobilité depuis le 1er janvier 2023.

Bertrand-Pierre Galey (GPSO) indique qu'il faut garder à l'esprit que l'utilisation de Velib' est essentiellement un substitut soit à la marche soit à l'utilisation des transports en commun et très peu à l'utilisation de la voiture.

En l'absence d'autres interventions, **Le Président**, soumet la délibération 2023 04 à l'avis des membres.

Le Comité syndical, après en avoir délibéré, à l'unanimité,

PREND ACTE du Débat d'Orientation Budgétaire 2023 sur la base du Rapport d'Orientation Budgétaire.

- **Délibération 2023 05** – Rendu-compte des décisions prise par le Président dans le cadre de la délégation de compétence

Par délibération n°2020 16 du 2 octobre 2020, le Comité syndical a donné délégation de compétence au Président conformément aux dispositions de l'article L5211-10 du Code général des collectivités territoriales (CGCT). En vertu de la même disposition, le Président doit rendre compte des décisions prises dans le cadre de cette délégation.

Le Président, donne la parole aux membres et en l'absence d'intervention, demande de prendre acte de la délibération 2023 05.

Le Comité syndical, après en avoir délibéré, à l'unanimité, PREND ACTE du rendu-compte des décisions prises par le Président jusqu'au 11 janvier 2023 en vertu de la délégation de compétence du Comité syndical au Président.

2. Point divers

- Liste des marchés d'une valeur de plus de 40 k€ attribués en 2022

Le Président donne la parole à M. Yannick Cabaret.

Yannick Cabaret (Directeur général), commente la diapositive diffusée sur écran en indiquant qu'il s'agit de l'ensemble des marchés d'une valeur de plus de 40 k€ attribués en 2022 et principalement de l'audit et des notes d'horaires d'avocats.

- Point à date sur le service Velib' Métropole

Le Président donne la parole à M. Yannick Cabaret.

Yannick Cabaret (Directeur général), commente les diapositives qui ont été communiqués aux membres.

- Dans le cadre de l'audit en cours, présentation de l'analyse rétrospective (2018-2021) du financement du service

Le Président donne la parole à M. Yannick Cabaret.

Yannick Cabaret (Directeur général), indique que la partie rétrospective et financière de l'audit est nécessairement en lien avec les discussions relatives au DOB.

Le constat dressé par les auditeurs est que l'entreprise fait face à une situation financière très dégradée en raison de son fort investissement au départ du service et des réfections et pénalités qu'a entraîné son absence de performance au tout début du marché.

L'entreprise présente un déficit important, de l'ordre de 170 M€. Déficit qui, quelle que soit la trajectoire envisagée sera toujours présent à la fin du marché.

*L'ordre du jour étant épuisé, **le Président** clôt la séance à 11h32.*

Le Secrétaire de séance,



Patrice Pattée

Le Président,



Sylvain Raifaud