

## **Compte rendu du Comité syndical Autolib' et Velib' Métropole du 13 février 2023 Reporté au 21 février 2023 faute de quorum**

Le treize février deux mille vingt-trois, à 10h30, le Comité syndical, dûment convoqué le six février deux mille vingt-trois, s'est réuni à la Mairie du 12<sup>e</sup> 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 :**

49 (dont 24 pouvoirs)

**Etaient présents :**

Frédéric Sitbon (Asnières-sur-Seine), Bruno Tuder (Bagneux), Marie-Hélène Magne (Charenton-le-Pont), Andy Kangoud (Châtillon), Léopold Michallet (Colombes), Sylvie Simon-Deck (Créteil), Sophie Merchat (Enghien-les-Bains), Mohamed Houcini (Fontenay-aux-Roses), Marc Brunet (Fontenay-sous-Bois), Geneviève Gaillabaud (La Garenne Colombes), Sophie Deschiens (Levallois-Perret), Vincent Soulage (Nanterre), Florent Lacailles Albiges (Noisy-le-Sec), Sylvain Raifaud (Paris), Jean-Marie Ballet (Puteaux), Patrice Pattée (Sceaux), Jean-Paul Mordefroid (Verrières-le-Buisson), Thierry Duboc (Villejuif), Robin Louvigné (Vincennes), Bertrand-Pierre Galey (Grand Paris Seine Ouest), Alain Mathoudakis (Grand Paris Seine Ouest), Bernard Roche (Grand Paris Seine Ouest).

**Suppléants avec voix délibératives (3) :**

Maryse Dorra (Ivry-sur-Seine), Marc Elfassy (Romainville), Patrick De La Marque (Grand Paris Seine Ouest).

**Excusés ayant donné pouvoir (24) :**

Luc Carvounas (Alfortville) à Vincent Soulage, Edith Felix (Bagnolet) à Florent Lacailles Albiges, Michèle Vasic (Bezons) à Bruno Tuder, Stéphanika Toussaint (Bois-Colombes) à Jean-Marie Ballet, Cédric Nicolas (Bourg-la-Reine) à Patrice Pattée, Samuel Besnard (Cachan) à Marc Brunet, Yann Viguie (Champigny-sur-Marne) à Marc Elfassy, Marc Feugère (Chatenay-Malabry) à Jean-Paul Mordefroid, Patrice Pinard (Clichy-la-Garenne) à Sophie Deschiens, Hervé de Compiègne (Courbevoie) à Geneviève Gaillabaud, Jean-Luc Millard (Drancy) à Sophie Merchat, Christophe Bernier (Gennevilliers) à Thierry Duboc, Laura Manach (Joinville-le-Pont) à Robin Louvigné, Christophe Paquis (Les Lilas) à Andy Kangoud, Marie-France Parrain (Maisons-Alfort) à Marie-Hélène Magne, Farid Hemidi (Malakoff) à Mohamed Houcini, Pierrick Amella (Pantin) à Sylvie Simon-Deck, François Vauglin (Paris) à Sylvain Raifaud, Capucine du Sartel (Saint-Cloud) à Bernard Roche, Christophe Piercy (Saint-Denis) à Maryse Dorra, Florence de Pampelonne (Grand Paris Seine Ouest) à Bertrand-Pierre Galey, Pascale Flamant (Grand Paris Seine Ouest) à Alain Mathoudakis, Patrick Ollier (Métropole du Grand Paris) à Frédéric Sitbon, Christophe Najdovski (Métropole du Grand Paris) à Léopold Michallet.

Ordre du jour :

1. Approbation du procès-verbal (Autolib' et Velib') de la séance du 12 décembre 2022
2. Délibérations :
  - 2.1 2023 01 Recrutement d'agents contractuels pour des besoins liés à un accroissement temporaire d'activité, à un accroissement saisonnier d'activité
  - 2.2 2023 02 Prise en charge des frais de transport à hauteur de 75%
  - 2.3 2023 03 Modification de l'article 8 de l'annexe de la délibération 2021 27 relative aux modalités de versement de l'allocation forfaitaire de télétravail
  - 2.4 2023 04 Débat d'Orientation Budgétaire 2023 sur la base du Rapport d'Orientation Budgétaire
  - 2.5 2023 05 Rendu-compte des décisions du Président prises dans le cadre de la délégation de compétence

**Assistaient également à la séance :** Yannick Cabaret, Directeur général, Fabienne Puig, Directrice de l'administration générale et des RH, Marthe Ozbolt, Directrice de la communication et du marketing, Thierry Pereira, Directeur technique, Sédik Chekir, Responsable service finances, Malik Salemkour, Directeur juridique et de la commande publique.

Le Président a ouvert la séance à 11h et a constaté que le quorum n'était pas atteint. Après avoir dressé le procès-verbal de défaut de quorum, le Président indique aux membres que le Comité syndical est reporté au 21 février 2023 à 10h à la mairie du 12<sup>e</sup> arrondissement et que l'ordre du jour restera inchangé.

Il remercie Mme Emmanuelle Pierre-Marie, Maire du 12<sup>e</sup> arrondissement pour son accueil.

Le Président propose toutefois aux membres présents d'examiner les points inscrits à l'ordre du jour même si ces points, dit-il, ne pourront faire l'objet d'un vote que lors de la séance du 21 février 2023. Cette proposition est acceptée.

1. Approbation du procès-verbal (Autolib' et Velib') du 12 décembre 2022

**Le Président** demande aux membres s'il y a des observations. Aucune observation n'est formulée.

2. Délibérations :

**2.1 - 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 Mme Fabienne Puig.

**Fabienne Puig (Directrice de l'administration générale et des RH)** indique que cette délibération est proposée chaque année. Elle permet au Syndicat de recruter des agents contractuels sur des emplois non permanents pour des besoins liés à un accroissement temporaire d'activité, pour mener à bien un projet et pour remplacer des fonctionnaires et des agents contractuels indisponibles ;

**Le Président** demande s'il y a des questions. Aucune remarque n'est formulée.

## **2.2 - 2023 02 Prise en charge des frais de transport à hauteur de 75%**

**Le Président** donne la parole à Mme Fabienne Puig.

**Fabienne Puig (Directrice de l'administration générale et des RH)** indique que la loi de finances rectificative de 2022 a augmenté le seuil d'exonération de la prise en charge des frais de transport de 50 % à 75 %. De ce fait, il est proposé que le Syndicat prenne en charge à hauteur de 75% les frais de transports publics pour le personnel.

**Le Président** demande s'il y a des questions. Aucune remarque n'est formulée.

## **2.3 - 2023 03 Modification de l'article 8 de l'annexe de la délibération 2021 27 relative aux modalités de versement de l'allocation forfaitaire de télétravail**

**Le Président** donne la parole à Mme Fabienne Puig.

**Fabienne Puig (Directrice de l'administration générale et des RH)** indique qu'au regard de l'augmentation de l'allocation forfaitaire du télétravail, le montant journalier est porté de 2,5 € à 2,88 € par journée de télétravail effectuée dans la limite de 253,44 € contre 220 € auparavant. C'est la raison pour laquelle, il convient de modifier l'article 8 de la délibération précédemment adoptée.

**Le Président** demande s'il y a des questions. Aucune remarque n'est formulée.

## **2.4 - 2023 04 Débat d'Orientation Budgétaire 2023 sur la base du Rapport d'Orientation Budgétaire**

**Le Président** donne la parole à M. Sédik Chekir.

**Sédik Chekir (Responsable du service finances)** commente les slides diffusées sur écran de la manière suivante :

### Budget principal Autolib' 2023

Il explique que les dépenses sont constituées essentiellement des frais de fonctionnement du Syndicat pour 2,25 M€ et de la provision en cours de constitution pour 10,25 M€.

Il précise que s'ajoutent à cela des dépenses d'ordre de 3,37 M € : il s'agit des dotations aux amortissements.

Quant aux recettes, il indique qu'elles sont constituées d'une contribution des collectivités au fonctionnement du Syndicat (1,4 M€), d'une contribution des collectivités pour couvrir la provision de 10,25 M€ et de la quote-part des moyens et services mutualisés pour le service Velib' Métropole, à laquelle quelques autres produits, pour 1,32 M€.

Il ajoute que les recettes d'ordre qui représentent 2,84 M€ correspondent aux quotes parts de subventions virées au compte de résultats.

Il détaille ensuite la répartition par chapitre et précise que la diminution par rapport à 2022 est due au fait que l'emprunt qui avait été contracté a été totalement remboursé et qu'aucune annuité n'est donc à prévoir en 2023.

## Budget annexe Régie Velib' 2023

Il explique qu'en 2023, les dépenses devraient fortement augmenter en raison de :

- La forte progression de l'indice d'actualisation du marché, qui passe de 13 % à 26 % et qui génère une augmentation des dépenses de plus de 5 M€ en 2023 par rapport à 2022
- L'augmentation de l'intéressement et de la compensation de surutilisation des vélos qui génère une augmentation des dépenses de près de 4 M€. Il explique que cela est dû à l'accroissement des recettes usagers en 2022.

Il ajoute qu'en l'état actuel, si l'on maintenait en 2023 les contributions des collectivités adhérentes au même montant par station qu'en 2022, il faudrait manquerait 6,7 M€ pour équilibrer le service.

De ce fait, si la résolution de ce déséquilibre passait par la seule augmentation des contributions des collectivités adhérentes, celles-ci devraient augmenter de 22,5% pour Paris et de 45,1% pour les communes hors Paris. Il précise que ce n'est pas la solution qui est privilégiée.

Il informe ensuite les membres que d'autres solutions permettant l'équilibre du budget annexe Velib' peuvent être envisagées et cite :

- Une augmentation des recettes usagers de 27 % par rapport au montant projeté en 2023, ce qui supposerait une révision de la grille tarifaire
- La prise en charge d'une partie du besoin de financement par la Métropole du Grand Paris
- Une répartition homogène des 3 contributions en augmentant de la même proportion :
  - Les contributions communales,
  - Les recettes usagers,
  - La subvention de la Métropole du Grand Paris.

Il ajoute qu'une augmentation de 11,5 % de ces 3 postes porterait *a priori* le montant des contributions à 11 942 € par station pour les villes hors Paris, et à 21 942 € pour Paris.

Il termine en indiquant que le choix du scénario devrait être arrêté avant le vote du budget primitif prévu le 21 mars prochain.

**Le Président** informe les membres qu'il y a eu deux réunions du bureau depuis le début de l'année pour aborder cette question.

Il indique que nous sommes confrontés à une hausse des indices contractuels qui sont prévus dans le marché. Nous avons, dit-il, trois leviers à notre disposition : la contribution des communes, la contribution des usagers et la contribution de la Métropole du Grand Paris. Il informe les membres que M. Ollier, Président de la MGP, avec qui il a échangé, a proposé que la contribution de la Métropole du Grand Paris augmente de 12 %.

**Le Président** donne ensuite la parole à M. Thierry Pereira pour détailler les comparaisons réalisées entre les tarifs de Vélib' et ceux pratiqués par ses concurrents privés.

**Thierry Pereira (Directeur technique)** commente les diapositives diffusées sur écran concernant l'étude comparative des tarifs pratiqués par différents opérateurs privés de mobilités partagés intervenant sur le territoire métropolitain tels que Zoov, Dott, Tier et Lime.

**Le Président** ouvre ensuite les débats et donne la parole aux membres.

**Bertrand-Pierre Galey (GPSO)** fait remarquer que les membres du Bureau syndical ont reçu la présentation qui vient d'être diffusée et que la projection du document, compte tenu de la qualité de l'image, est difficile à suivre pour les autres membres qui n'ont pas reçu cette présentation. Il demande quel est le statut des travaux d'aujourd'hui et s'ils feront l'objet d'un compte rendu.

**Le Président** indique que les documents seront envoyés à tous les membres. Il rappelle que nous sommes à l'étape du débat d'orientation budgétaire et que la discussion doit porter sur les grandes orientations budgétaires. Ce qui vient d'être présenté, dit-il, est de nature à éclairer la discussion sur la partie tarifaire. Concernant les débats de ce jour, il précise qu'un compte rendu sera établi et annexé au procès-verbal du Comité syndical qui se réunira le 21 février sans condition de quorum. Le compte-rendu et son annexe seront transmis aux membres dans le dossier de la séance du Comité syndical du 21 mars.

**Bertrand-Pierre Galey (GPSO)** confirme que les membres du bureau se sont penchés sur ces questions à partir d'une présentation initiale de la solution de l'impasse budgétaire qui semblait mériter débat. Je crois, dit-il, que cela a fait l'objet de discussions qui ont permis de progresser. Il y a plusieurs partages en caus : entre le contribuable et l'utilisateur et entre les différentes collectivités. Si les contributions devaient augmenter, dit-il tout en indiquant que cela ne devrait pas être le cas, elles devraient augmenter du même pourcentage pour tout le monde.

Il ajoute que lors de la présentation du rapport d'orientation budgétaire qui leur avait été faite, le pourcentage de la Ville de Paris et celui des communes de Banlieue était très fortement différent. Il indique que les services de GPSO ont travaillé avec les données en leur possession et il en résulte que si il était attribué le même pourcentage à tout le monde, il serait de 26 % ce qui lui paraît plus raisonnable.

Par ailleurs, il estime que la Métropole du Grand Paris pourrait contribuer davantage que les 12 % proposés, puisque cette dernière, dit-il, vient de récupérer la perspective de recettes prises aux territoires. Si elle prend les recettes, il faut aussi qu'elle prenne les dépenses.

Entre le partage du contribuable et l'utilisateur, il lui semble que dans cette situation et en particulier compte tenu de la situation de non rentabilité du service qui sera évoqué certainement si un point est fait sur l'audit, il faut se tourner vers les usagers et en particulier les usagers de VAE comme le montre les comparatifs de tarifs qui viennent d'être présentés.

Il sait que c'est compliqué d'évaluer de manière précise le résultat d'une augmentation de tarifs, mais dit-il, un calcul « à la louche » avait été fait en fonction des chiffres d'usage des VAE. Il reconnaît que c'était un peu sommaire. Ce qui avait été parlant, c'est qu'en augmentant de 50 % le tarif des VAE, on arrivait à 6 M€ de recettes supplémentaires, c'est-à-dire à peu près l'impasse que nous avons à combler.

Il lui a semblé qu'il y avait un accord assez large au sein du Bureau Syndical. La Ville de Paris n'a pas indiqué de choix à ce stade, ce qui est pour lui un peu préoccupant compte tenu du fait qu'à la fin c'est elle qui décidera. Le consensus qui se dégageait du au sein du bureau consistait à dire que le service de VAE était un service certes apprécié mais que son développement avait pris des proportions telles que l'on peut s'interroger sur la nature du service public qui est offert, sachant qu'il existe en tout cas dans Paris et probablement en toute proche banlieue des services de vélos privés qui offrent le même service, simplement à un prix considérablement plus élevé ce qui apparemment ne les empêchent pas de gagner leur vie puisqu'ils sont toujours là. Si c'était un service rendu à perte, ils se seraient interrompus.

Il a également été dit en bureau que le gros avantage de Velib' par rapport aux opérateurs privés, c'est que les VAE sont disponibles sur tout le territoire couvert par le Syndicat, y compris dans des communes où les opérateurs privés n'iraient pas pour des raisons d'insuffisantes densités d'utilisateurs. Considérant que le fait de mettre ce service à disposition partout était déjà en lui-même un élément de service public important, GPSO considère qu'il n'y a pas d'inconvénient à faire payer aux usagers de ce service de VAE, un tarif nettement plus élevé.

Il ajoute que si, par hasard, cela conduit plus de gens à utiliser les vélos des opérateurs privés, ce sera plutôt bon pour Smovengo qui a le plus grand mal à maintenir, renouveler et entretenir les vélos électriques dont la maintenance coûte plus cher que celle des vélos mécaniques, sachant que le vélo mécanique est l'ADN de Velib'.

Enfin, dit-il, si d'une part, les contributions des collectivités doivent être augmentées, elles doivent l'être dans les mêmes proportions pour tout le monde et probablement un peu plus pour la Métropole dont il estime que c'est sa vocation de financer ce service public. D'autre part, la proposition de GPSO est de ne pas augmenter les contributions des collectivités mais d'augmenter fortement le tarif des VAE de manière à combler le déficit.

Pour finir, il renouvelle sa demande de connaître l'avis de la Ville de Paris dans le cadre de ce débat d'orientation budgétaire, estimant qu'il est de sa responsabilité d'exprimer son point de vue.

**Yannick Cabaret (Directeur général)** donne des précisions sur l'évolution en pourcentage des contributions communales. Il explique qu'une évolution différenciée est affichée selon les communes : Paris d'un côté et hors Paris de l'autre. La participation totale est la même pour tout le monde mais les communes hors Paris bénéficient d'une subvention métropolitaine de la MGP de 10 000 €, ce qui réduit leur contribution nette de 10 000 €. Il confirme que les évolutions qui sont proposées et qui figurent dans le rapport d'orientation budgétaire partent bien du principe d'une évolution homogène pour l'ensemble des adhérents, y compris Paris.

**Bertrand-Pierre Galey (GPSO)** rebondit en disant que la subvention, on l'a déjà. Pour ce qui concerne le delta, il lui semble qu'il doit être appliqué de la même manière à tout le monde. Il ne comprend pas la manière de calculer.

**Le Président** reprend que la partie de subvention d'une station passe de 20 à 24. Pour simplifier, il dit avant d'avoir la subvention de la MGP, la contribution de la commune s'élevait à 10 000 €, il faut enlever les 10 000 € de la Métropole, vous passez de 10 à 14 et vous avez une augmentation de 45,1 % et pour la Ville de Paris, passez de 20 à 24 c'est une augmentation de 22,5 %.

**Bertrand-Pierre Galey (GPSO)**, c'est bien ce que je dis, on considère que l'égalité doit être dans le montant que chacun supporte. C'est une façon de raisonner dans laquelle il se refuse à entrer. Ce qui importe c'est le pourcentage d'augmentation de la contribution effective de chacun. Il n'y a pas de raison que ça passe de 10 à 14 pour les communes de Banlieue ou alors il faut que la Métropole compense la différence.

**Le Président** répond que c'est un constat et qu'il n'y a pas de décision à prendre sur cette question. C'est simplement une observation qu'une hausse de 10 à 14 c'est une augmentation de 45,1 % et une hausse de 20 à 24, c'est une augmentation de 22,5 %.

**Marc Elfassy (Romainville)** indique qu'il est représentant d'une ville qui n'a pas les mêmes moyens qu'une autre ville de banlieue ou que Paris pour ce qui est des transports. Il estime que l'équité territoriale doit opérer. S'il y a un équilibre de subvention entre les communes c'est aussi, pense-t-il, pour aider les personnes qui ont des problèmes de transports avec des maillages insuffisants en termes de transport structurant, comme les bus qui sont dans des territoires entre plaine et plateau par exemple, avec des dénivelés importants. Il y a des personnes pour qui aller travailler avec un Velib' avec un tarif plus intéressant que ceux des opérateurs privés permet une certaine continuité et un certain confort de vie. Si on reporte l'augmentation des prix sur ces personnes dont les revenus sont modestes, cela ne sera plus possible.



**Thierry Duboc (Villejuif)** dit qu'il a été surpris en lisant le rapport d'orientation budgétaire. A ce stade, on avait a priori un seul scénario, c'est-à-dire l'équilibre du budget principalement obtenu par la forte augmentation des contributions des collectivités adhérentes et dans un autre paragraphe que d'autres solutions permettraient d'atteindre l'équilibre.

On sort donc du scénario unique ou on fait peser toute la dépense supplémentaire sur les contribuables en répartissant de manière plus équitable entre l'utilisateur, les collectivités et la MGP. Il voudrait rappeler pourquoi la plupart des communes de banlieue ne peuvent pas accepter une telle augmentation qui ne reposerait que sur leur financement. Il ne va pas rappeler toutes les difficultés des communes sur l'incertitude des dotations de l'Etat, sur l'augmentation de la masse salariale, sur la suppression de la taxe d'habitation etc....

Il voudrait répondre à l'objection qui vient d'être formulée sur le fait qu'il ne faut pas trop faire peser l'augmentation sur l'utilisateur final. Il rappelle que des mesures ont été prises aussi bien dans le privé que dans le public, sur le forfait de mobilité durable qui a été fortement augmenté. Les employés et agents auront la possibilité d'utiliser pour des locations de vélos. Donc, il y a aussi des pistes qui permettent d'atténuer le surplus de cotisation qui serait demandée aux usagers.

Pour terminer, il dit qu'il s'agit pour la semaine prochaine d'une prise d'acte, il n'y aura donc pas de vote ce jour. En revanche, ça va venir assez vite pour le mois de mars. Il demande s'il serait possible d'amender le document reçu pour tenir compte des propositions faites et peut-être même de les expliciter davantage en fonction de la réponse de la Métropole du Grand Paris sur sa contribution.

**Le Président** répond sur l'aspect technique qu'il s'agit à ce stade du débat de l'orientation budgétaire. Le compte rendu de cette réunion sera annexé au procès-verbal du Comité syndical du 21 février au cours duquel il sera rendu compte des différentes discussions et des positions qui seront exprimées. Des éléments nouveaux seront apportés concernant la contribution de la MGP l'analyse d'une éventuelle révision tarifaire.

**Mohamed Houcini (Fontenay-aux-Roses)** dit rejoindre ce qu'a dit M. Galey. Il indique avoir été choqué quand il a regardé la facturation des vélos mécaniques et des vélos électriques. Pourquoi, dit-il, la 1/2 heure est-elle au même tarif pour les vélos mécaniques et électriques, alors que le vélo électrique coûte nettement plus cher à l'acquisition et avec les coûts de maintenance ?

Il demande quel est le but et en quoi consiste la présentation des tarifs des autres concurrents privés.

**Le Président** répond qu'il essaie de donner aux membres toutes les informations pour que le débat soit le plus utile possible dans l'intérêt du service et des communes adhérentes au Syndicat. La question des tarifs est arrivée sur la table dès le Bureau Syndical du mois de janvier, c'est la raison pour laquelle, il avait demandé au service de faire cette étude comparative entre les différents services de location de vélos électriques qui sont disponibles sur le territoire. La présentation avait pour but de montrer comment le service Velib' se positionne par rapport aux concurrents.

**Mohamed Houcini (Fontenay-aux-Roses)** indique qu'une chose l'interpelle lorsqu'il écoute l'exposé et regarde le graphique de progression et de rentabilité. En premier lieu, dit-il, Velib' est subventionné et nous n'arrivons pas à faire des bénéfices alors que les privés arrivent à être plus compétitifs que nous. En second lieu, nous avons l'impression « de nous tirer une balle dans le pied ».

Il pense que le problème devrait être pris à l'envers, c'est-à-dire à la base : que fait Smovengo ?

On peut aussi se poser la question autrement. Si l'utilisateur a un abonnement Velib' et si les vélos sur les stations ne sont pas fiables, il va chercher un autre vélo chez un concurrent. Que fait-on pour avoir une fréquentation qui soit meilleure que chez le concurrent ? Quand il regarde les stations de sa commune, il constate que la situation est catastrophique et qu'il n'y a pas de corrélation entre ce que dit Smovengo et ce qu'il y a sur le terrain. Quand il voit la qualité des vélos, il indique qu'elle est déplorable et les gens ne viennent pas. Comme a dit Mme La Maire du 12<sup>e</sup>, on est au contact du concitoyen. Lorsqu'il vient en station, il n'est pas garanti de trouver un vélo qui soit opérationnel. Il y a un travail à faire sur le terrain plutôt que de tabler sur des chiffres.

**Le Président** répond que la qualité de service est centrale. C'est la raison pour laquelle, dit-il, nous avons déclaré, en début d'année dernière, que le service Velib' n'était pas au niveau de la qualité du service attendu. Toute l'année dernière, les discussions avec les actionnaires de Smovengo ont eu lieu sur le nombre de vélos et ont permis d'aboutir à l'acquisition par Smovengo de 3000 vélos supplémentaires, soit la mise en place, 5 ans après le début du service, du nombre de vélos initialement prévu par le contrat. Les nouveaux vélos arriveront en fin d'année 2023, début 2024, temps nécessaire pour l'approvisionnement en vélos. Le prochain objectif, dit-il, est d'améliorer le système de régulation qui fait que dans certains endroits, le nombre de vélos disponibles reste insuffisant par rapport à la demande.

Les discussions en 2022 portaient sur le nombre de vélos. En 2023, elles porteront sur la façon dont fonctionne le dispositif de régulation de Smovengo. Il rappelle que la qualité du service est un enjeu central et que les discussions seront menées jusqu'à l'obtention d'un service qui soit au niveau de ce qui est attendu et au niveau de l'engagement pris par Smovengo.

**Geneviève Gaillabaud (La Garenne-Colombes)** indique que sa ville est sceptique quant à l'augmentation du périmètre. Dans sa commune dit-elle, le nombre de vélos est insuffisant. Ses service sont en discussion avec Smovengo pour régler ce problème. Elle demande quelles sont les nouvelles stations prévues. Elle ajoute que pour ces nouvelles villes éloignées de Paris, les vélos électriques seront utilisés et engendreront usures, problème de maintenance et donc risque de pénalités pour Smovengo. Elle termine en insistant sur le fait que la ville de La Garenne-Colombes est inquiète quant à l'augmentation du périmètre.

**Alain Mathioudakis (GPSO)** tient à dire qu'il est d'accord avec tout ce qui est favorable au développement durable. Néanmoins, il a le sentiment qu'on est victime de notre succès. C'est un débat d'orientation budgétaire pour 2023, mais quel est l'objectif pour 2024, l'année des Jeux Olympiques. Va-t-on demander aux communes de payer en 2025 car il va y avoir un fort usage de Velib' pendant cette période ? Il souhaite connaître la position de la ville de Paris sur ce sujet. Quand il voit des courbes qui ont été présentées, s'il était un concurrent, il dirait que le système Velib' lui fait une concurrence déloyale. Il estime que ces chiffres ne doivent pas être mis à la portée de tout le monde.

**Le Président** propose de réaliser lors d'une prochaine séance un point sur le périmètre et les perspectives concernant les J.O. Aujourd'hui, ce qui nous intéresse, c'est le débat d'orientation budgétaire et les arbitrages entre la contribution des communes, la contribution de la MGP et celle des usagers au travers des tarifs. Pour ce qui est de la position de Paris dit-il, la ville est à l'écoute des débats en bureau et en comité syndical.



**Patrice Pattée (Sceaux)** trouve très intéressant tout ce qui vient d'être dit. Toutefois, dit-il, nous sommes contraints de préparer le budget 2023. L'audit engagé permet de voir un peu plus clair. Chacun sait qu'un service public de vélos partagés est très innovant. Velib' est unique au monde par sa taille, c'est un service qui cherche encore son modèle économique. Il est jeune : il n'a que 4 ans, il a connu quelques vicissitudes. Son démarrage a été compliqué, puis il a connu le confinement, et maintenant c'est l'inflation qui apparaît dans la préparation du budget 2023.

Le comparatif avec les autres offres a une limite : il n'est pas sûr qu'à Fontenay ou Bagneux pour parler des communes du Sud qu'il connaît bien, ou même à Sceaux, on ait vu beaucoup de Dott ou Tier. Nous avons en gestion un service public métropolitain de vélos partagés alors que Dott ou Tier s'intéressent aux arrondissements centraux de Paris, là où il y a du business.

Quand nous allons réfléchir à la révision de la grille tarifaire – et cela sera incontournable –, il faudra tenir compte de la qualité du service. Nous ne pouvons pas augmenter la tarification si la qualité du service n'est pas là. Aujourd'hui, il serait tenté de dire que cela passe car c'est un service très bon marché. Il indique qu'avec le Président, il rencontre très souvent les usagers, et atteste que depuis 2018, les choses se sont améliorées, même s'il y a encore de la marge. Les récriminations ne sont plus celles de 2018. Il termine en indiquant qu'il va falloir voter un budget qui aujourd'hui ne nous satisfait pas, bien évidemment, mais sur lequel il faut travailler.

Il revient ensuite sur la Métropole. Il rappelle qu'elle a accompagné la banlieue au lancement de Velib'. Il se souvient très bien des discussions de 2017. Nous comptons sur les doigts de la main les communes qui étaient prêtes à s'engager dans Velib'. A partir du moment où la Métropole a décidé de participer à hauteur de 50 % du coût du service pour les communes de banlieue, cela a donné un nouveau souffle. Légitimement, dit-il, nous pouvons aspirer à ce que la Métropole prenne sa part de l'augmentation à laquelle tous les contributeurs doivent faire face : aussi bien les villes de banlieue que la ville de Paris. Il y a encore du travail. La grille tarifaire avait déjà été revue en 2021, il pense qu'en 2023, il va également falloir la revoir. Il indique enfin que nous avons un beau chantier, que le marché est à  $\frac{1}{4}$ , que nous avons encore beaucoup de chemin à faire, mais qu'il est certain que nous allons y arriver.

**Le Président** indique que si la Métropole du Grand Paris peut prendre en charge 12 % d'augmentation, cela peut être un point d'équilibre pour ne pas faire peser tout le financement supplémentaire sur les usagers et maintenir les contributions à un niveau supportable pour les communes. S'agissant des tarifs, il est très important de dire que l'augmentation éventuelle ne devra pas peser sur les usagers les plus fragiles et les plus précaires. Il rappelle à ce titre que nous avons des tarifs sociaux qui fonctionnent plutôt bien : il y a des tarifs jeunes auxquels se sont ajoutés dans la dernière modification tarifaire des tarifs pour les seniors (plus de 60 ans) et une offre qui démarre à 1,55 € par mois pour Velib'.

Il entend dans la discussion que l'éventuelle hausse tarifaire pourrait être concentrée sur les VAE. Le vélo mécanique est en effet l'ADN de Velib' : cela a été dit et cela avait été dit en Bureau également

**Bertrand-Pierre Galey (GPSO)** indique que cette conclusion lui va tout à fait. Il est désolé de s'exprimer ainsi car il sait que le Président n'y est pour rien, il considère être dans un débat surréaliste. Il demande ce que pense la Ville de Paris ? Que fait-elle ? Qu'envisage-t-elle ? On a un actionnaire majoritaire qui reste caché et qui ne dit rien dans le débat d'orientation budgétaire. C'est inacceptable, c'est un signe de mépris qu'on a du mal à accepter en tant qu' élu de banlieue. Il sait pertinemment que même si le débat se tient, c'est Paris qui décidera à la fin. Il voudrait quand même savoir dans quel sens la Ville de Paris réagit par rapport aux propositions qui sont faites.

**Le Président** répond qu'il a des contacts avec la Ville de Paris et qu'il devrait avoir des éléments plus précis bientôt. Il rappelle que la Ville de Paris est représentée par 2 personnes, M. Vauglin, excusé pour cet après-midi et qui s'est exprimé au dernier Bureau Syndical sur ce sujet. En tant que Président du Syndicat, il essaye de faire en sorte que les intérêts des uns et des autres soient bien préservés dans le fonctionnement du Syndicat. Il est soucieux de ne pas avoir de décisions qui soient prises par la Ville de Paris au détriment des autres communes. C'est la raison pour laquelle, il vient de reformuler ce qu'il retient des débats et il en fera état à la Ville de Paris.

Il indique également que M. Vauglin s'est exprimé aux membres du Bureau en demandant que l'augmentation des tarifs soit concentrée sur les VAE, ce qui semble faire partie du consensus qui a été exprimé par les élus du Comité d'aujourd'hui.

**Mohamed Houcini (Fontenay-aux-Roses)** déplore les modalités d'organisation des Jeux Olympiques. Toutes les lumières seront alors concentrées sur la Ville de Paris et les villes voisines. Il pense que les élus devraient être associés à ce projet. Il déplore qu'il n'ait pas de discussion de préparation à la fois sur Velib' et sur tout le reste.

**Bernard Roche (GPSO)** indique qu'il représente des contribuables et des électeurs. Il considère qu'on ne pense jamais au contribuable. Or, sans contribuable, dit-il, qu'est-ce que vous faites ? Rien. Il demande donc d'avoir cette réflexion et que dans les exercices futurs, les comptes d'exploitation du Syndicat ne présentent plus d'appels au peuple comme ils en présentent chaque année.

**Le Président** se dit désolé de devoir s'inscrire en faux par rapport à ces propos. En effet, la contribution des communes au Syndicat n'a pas augmenté depuis 2018 et chaque élu en responsabilité, dans cette assemblée, pense aux contribuables. Il ajoute que même après avoir constaté les difficultés de Smovengo fin 2020, une réévaluation des contributions des usagers a été privilégiée par rapport à celles des contribuables. Ce qui est décrit par Monsieur Roche, un Syndicat venant demander des rajouts réguliers aux collectivités, ça n'existe tout simplement pas. Ce qui existe en revanche, c'est l'augmentation du coût de l'énergie et l'augmentation des indices prévus par le marché. Il termine en indiquant qu'il apporte cette précision de façon très amicale.

**Patrice Pattée (Sceaux)** indique que la question de la mobilité sur nos territoires sollicite tous les jours le contribuable. Quand il s'agit de construire ou d'améliorer un carrefour, d'améliorer une route, de construire un parking, une nouvelle ligne de bus, de métro ou de RER, toutes ces infrastructures, tous ces éléments contribuent à la mobilité de nos concitoyens sur nos territoires et ne font jamais débat ou assez peu. Pour construire une route, on ne s'interroge pas pour savoir si c'est l'utilisateur ou le contribuable qui va payer. Là on parle du vélo, quelque chose qui apporte un vrai service de mobilité et qui plus est, affecte peu notre environnement. Il faut ramener cette question à sa juste proportion, à sa juste importance : à l'échelle de la Métropole, il s'agit de 25 M€ par an pour un service de vélo partagé qui apporte de réels services et qui avoisine les 200 000 courses/jour.

**Le Président** propose de clore le débat d'orientation budgétaire. Il sera rendu compte de ces échanges à la séance du Comité syndical qui se tiendra le 21 février sans condition de quorum.