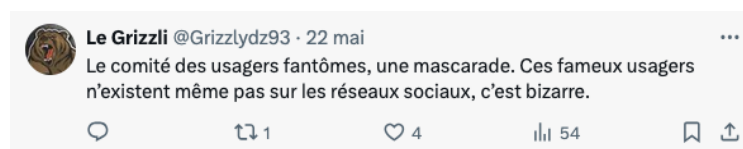




Comité des usagers
Contributions usagers reçues par courriel et post réseaux sociaux
Réunion du 26 juin 2025

QUESTIONS/SUGGESTIONS DES USAGERS :

⇒ Reçues sur X : [@Agemob](https://twitter.com/Agemob)





Raul Gastro
@RaulGastro

Ça sert à quoi concrètement? aucune amélioration et tjs les mêmes pbmes. Chiffres indiqués en station faux. Aucune régulation. Vélib's dangereux. On peut louer moins de fois un électrique qu'avant pour plus cher. On nous avait promis que ce serait pour la dispo mais c'est faux.

1:44 PM · 21 mai 2025 · 47 vues



Raphaël 🇫🇷
@shaei92m

Bonjour, je suis utilisateur du réseau Vélib' avec abonnement sur l'année. Et peut-être pourriez-vous prendre en compte ce message mais ce serait vraiment mais vraiment très pratique de pouvoir laisser 3 étoiles sur le vélo mais de pouvoir tout de même signaler un problème 1/

7:19 PM · 22 mai 2025 · 65 vues



Postez votre réponse

Répondre



Raphaël 🇫🇷 @shaei92m · 22 mai

"technique" sur le vélo car parfois les vélos sont en très bon état avec juste un léger défaut dessus. Et quand on met 3 étoiles, il ne nous permet pas de signaler un défaut ou non. Merci.

Bonne journée ! 2/



Simon Sibé
@SibeSimon

Pour améliorer le nb de personnes qui effectuent la notation, faites en sorte qu'au moment de poser le velib en station on puisse pendant 5 sec avoir la possibilité de le noter avec le clavier sur le guidon plutôt que sur téléphone.

10:02 PM · 21 mai 2025 · 43 vues



Clement
@Clement_ici

J'oubliais un open data sur les mouvements de régulation
- heure:minute du mouvement et numéro de #velib associé
Qu'on ait une idée de quand et où sont fait ces régulations

9:29 AM · 24 mai 2025 · 40 vues



Clement
@Clement_ici

- une application qui donne les vrais chiffres de dispo et pas avec 3 minutes de retard (Si vous avez besoin de compétence informatique dans ce domaine je suis dispo)
- avoir la possibilité d'un abonnement 45min #velib mécanique comme avant avec decaux
- mieux entretenir le parc

11:13 AM · 21 mai 2025 · 61 vues

Reçues dans boîte mail du comité des usagers Velib' Métropole :

@ comitedesusagers@autolibvelibmetropole.fr

Contributions reçues à l'occasion du lancement de la nouvelle mandature et de la prochaine réunion du 26 juin 2025:

« Bonjour

Merci pour ces résultats.

J'en profite donc pour vous soumettre une requête : mettre à disposition beaucoup plus de vélos verts (non électrique) car ils deviennent une denrée rare.

Même si j'imagine que ça intéresse moins vélib avec l'abonnement bcp moins cher que pour les vélos électriques.

Cordialement »

« Bonjour

Je vous remercie de votre retour, mais peut-être un peu tardif, pour que je me lance dans l'analyse des données qui sont disponibles.

Cela dit, je pourrais vous faire part des remarques suivantes.

@ au total, **le service est très satisfaisant**, lorsque qu'un vélo est disponible (à la station, et en état de marche)

@ ce qui me frappe par rapport au défunt service Autolib, c'est la totale antisymétrie des deux services : pour Autolib, c'était facile d'avoir un véhicule, mais souvent des pb pour le rendre.... pour Vélib, c'est le contraire: une galère pour en trouver un de libre (j'habite à Belleville où le **taux d'occupation des stations est très faible**), mais aucune difficulté pour les rendre avec des stations très peu occupées

@ **la disparité de tarif entre mécanique et électriques** : comme j'habite Belleville, il m'arrive de céder à la tentation d'utiliser un vélib électrique = 3€... si je prends le métro un trajet = 1,95€.. peut être rien.. mais!

@**un bon point**: une très grande utilisation des vélibs... c'est manifestement un succès!

@ **un mauvais point**: la signalisation très difficile à lire sur les vélib actuels.. si une nouvelle génération est à l'étude, que l'écran soit plus lisible.

@ mon petit fils (il a dix ans) m'a dit: mais pourquoi n'y a t'il pas de vélib pour les enfants .. je ne doute pas que cela soit difficile à gérer, mais bon, c'est peut-être une idée à creuser... des vélib hybrides qui puissent s'adapter à des tailles différentes

@ sur une éventuelle génération: j'ai déjà signalé l'écran, mais je pense que la réduction du poids serait un confort supplémentaire.. personnellement, je les trouve vraiment très lourd, ce qui handicape les vélibs mécaniques.

En me relisant, je réalise que je plaide implicitement pour une augmentation du parc de Vélibs. mais rien ne vaut une analyse des données.

Sans compter les problèmes de rentabilité qu'il serait intéressant d'aborder également. Ce qui peut ouvrir le débat de la compétition avec les autres transports publics, et des divers financements.

Merci de votre attention et bien cdt »

« Bonjour,

J'ai oublié dans mes remarques précédentes :

position par rapport à vos concurrents directs: évolution des parts de marchés.. forces et faiblesses...etc, et leur situation économique... pour voir leur nombreuses épaves dans les rues de Paris, j'ai du mal à croire que leur BP soit réellement rentable. »

*« Bonjour,
Merci pour ce retour, mais c'est très compliqué de faire des remarques il faut aller sur le site, rentrer nos mots de passe, trouver l'onglet où nous pouvons écrire, bref c'est un peu fait pour nous décourager de faire des réclamations. J'ai à plusieurs reprises expliquer que l'écran des vélib électriques ne traduisait pas du bon fonctionnement du vélo, qui lorsque on le décroche, rapidement la batterie indique qu'il est vide alors que lorsqu'on le prend il est indiqué batterie bien remplie. Pas de réponses aux réclamations, au mieux un message type sans rapport et encore...Puis je précise que 2 € pour une 3ème course quotidienne c'est cher.
Cordialement »*

*« Bonjour
N'étant malheureusement pas retenu pour participer à ce comité, je vous fais parvenir les éléments que j'aurais souhaité discuter pendant les réunions :*

- état des vélos : il y a encore trop de vélos indisponibles et l'application n'intègre pas toujours l'état réel des vélos dans les stations.*
- répartition des vélos dans les stations : j'ai bien compris qu'elle est difficile à assurer car elle nécessiterait beaucoup de moyens. Toutefois, les mesures que vous prenez sont-elles efficaces ? Avez-vous des indicateurs permettant de mesurer le nombre de stations sur lesquelles un des 3 chiffres est à 0 (nb de vélos électriques, nb de vélos mécaniques, nb de places de parking ? Ces indicateurs évoluent-ils favorablement ?*
- badge sprinteur : je déplore cette valorisation de la vitesse des trajets. Elle incite à accélérer, donc à prendre des risques en ne respectant pas le code de la route. Par ailleurs, je ne sais pas comment est intégrée la différence de vitesse en vélo électrique par rapport au vélo mécanique. Enfin, le compteur s'arrête-t-il lors d'un stationnement du vélo ? Que la vitesse soit indiquée peut être intéressant mais pas la valorisation de ce chiffre.*
- nouvelles selles : les nouvelles selles sont confortables mais leur forme fait qu'elles accumulent l'eau lorsqu'il pleut.*

*Je suis intéressé par le CR des réunions du comité et pour le retour des observations ci-dessus.
Cordialement HdR »*

*« Bonjour
J'ai pris l'abonnement mais il. N'y a jamais de vélo le matin ils sont abîmés
Le soir il faut chercher parfois pour en trouver
Cordialement »*

*« Bonjour,

Merci pour toutes ces précisions, et je ne doute pas que cette conférence soit fort instructive.
Je profite de l'occasion pour vous signaler la situation rencontrée avec les vélos électriques.*

Le décor: j'habite dans le 19 ème arrondissement (rue Botzaris) et utilise occasionnellement Velib, disons dans un rayon de 3 à 4 km autour de chez moi...

Je constate que depuis quelque temps, la plupart des stations sont vides, ou si elles sont normalement fournies (comme celle du métro Belleville par exemple), les quelques vélos électriques qui sont là, sont généralement inutilisables... soit panne technique, soit non-chargés... j'en ai discuté avec d'autres usagers qui ont le même sentiment...

C'est moins le cas avec les vélos mécaniques (lorsqu'il y en a de disponible)

Aucune prétention dans ce mail... seulement un témoignage... cela dit, je ne planifie plus de trajet en comptant sur vélib.. j'ai toujours un plan B.. just in case

Bien cdt »

« Bonjour,

Je suis membre du comité des usagers et j'ai participé à la première réunion du 2 avril dernier.

Je tiens à remercier toute l'équipe (le président élu et les salariés de la structure) pour cet acte de démocratie qui permet aux citoyens usagers de participer à l'amélioration des services publics.

Je n'ai pu hélas prendre la parole compte tenu du grand nombre de demandes d'interventions.

Je souhaitais seulement vous faire part de quelques remarques en complément qui recourent ou précisent des interventions de cette soirée.

L'urgence à développer le parc de vélos électriques

Il me semble que les vélos électriques sont un des sujets majeurs avec de mémoire une utilisation du double des vélos mécaniques alors qu'ils ne représentent que 40 % du parc.

Il me semble que ce pourcentage devrait au moins être de 70 % avec de nombreux bénéfices :

- *Répondre à la demande des utilisateurs réguliers qui ont besoin d'un trajet assez rapide et ont souvent un parcours avec a minima des faux plats*
- *Permettre mécaniquement aux vélos de se recharger (avoir un indicateur en % comme les téléphones serait vraiment bien)*
- *Être conforme à l'offre des flottes privées de vélos qui sont tous électriques*
- *Augmenter les recettes avec des abonnement Vmax qui seront plus nombreux*

Le problème de l'équilibre économique

Aucune société privée avec la meilleure volonté du monde ne pourra accepter de continuer une activité si elle perd de l'argent chaque année.

J'imagine que depuis 2017 beaucoup de choses ont été essayées mais il faut reconnaître que le taux de fiabilité des vélos électriques (que je privilégie) est extrêmement faible au bout de 7 ans. Un slide précisait le taux d'abandon des utilisateurs mais sans distinguer électrique et mécanique.

*Il me semble donc qu'en plus de l'augmentation du nombre de vélos électriques, il peut être envisagé **d'augmenter l'abonnement mensuel** en contrepartie d'une réelle qualité de service car aujourd'hui on ne peut compter sur ce transport pour aller avec certitude à son travail au quotidien.*

Technique des vélos

Autre point pas évoqué en réunion est la technologie des vélos, ne pourrait il pas y avoir une nouvelle génération avec des batteries ou accroches plus fonctionnelles ? avec un rechargement en pédalant (comme les véhicules hybrides ?)

Le problème majeur du vandalisme

Il me semble que ce point insupportable n'est pas assez mis en avant.

*Il devrait revenir à la **police municipale** d'être impitoyable avec toute personne prise en flagrant délit de dégradation d'un vélo.*

*Je vous remercie de l'attention que vous pourrez porter à ma contribution et vous témoigne à nouveau de mon intérêt à contribuer au meilleur fonctionnement possible de ce service essentiel.
Très cordialement »*

*« Bonjour,
comme vous m'y invitez, voici les remarques et suggestions concernant les velibs et leur gestion à Paris :*

- D'une manière générale, la maintenance est très insuffisante, ce qui fait que de nombreux vélos sont endommagés et, très souvent, inutilisables (parfois, ils restent plusieurs jours au même endroit sans que personne y touche). J'ai eu l'occasion d'utiliser des services comparables dans d'autres grandes villes (Bordeaux, Nantes, Toronto,...) et à chaque fois, le taux de disponibilité est très largement supérieur.
→ Il faut donc exiger de l'opérateur qu'il mette en oeuvre des moyens de maintenance plus importants et suffisants, pour assurer une bonne disponibilité.*
- Quand on habite, comme moi, sur un point haut de la capitale (Marché saint-Pierre, au pied de la butte Montmartre), il est très fréquent qu'on ne trouve aucun vélo, en bon état, disponible à 1km à la ronde. À l'opposé, quand on doit déposer un vélo près de la Seine (points bas de paris), on est souvent dans l'impossibilité de déposer son vélo dans une station, car celles-ci sont saturées.
→ Il faut donc développer un système permettant de "remonter" les vélos.
 - Ce peut être des camionnettes de l'opérateur, mais il faut qu'il y en ait suffisamment et qu'elles s'activent toute la journée pour "désengorger" les points bas et "alimenter" les points hauts.*
 - Une autre solution serait de rendre gratuits les trajets, si le vélo est déposé sur un point plus haut, que le point de départ**
- Une innovation souhaitable serait que le niveau de charge des batteries des velibs électriques en station apparaisse sur l'application, afin que l'on puisse voir d'un coup d'oeil, si le vélo est vraiment fonctionnel, ou pas.*

*Je vous remercie pour l'attention que vous prêterez à ces suggestions et vous saurais gré de m'informer de la suite que vous pourriez y donner
Cordialement, »*

*« Bonjour à tous, je voulais vous féliciter pour la bonne tenue de la réunion du 2 avril, autant vis à vis des organisateurs que des usagers. Je craignais vraiment un espèce d'ok corral comme savent si bien faire nos politiques et pseudos journalistes .. voici ma contribution , n'ayant pas eu le temps de prendre la parole.. Donc tout le monde est d'accord pour dire que le parc de vélo est en mauvais état et beaucoup HS. Au lieu de mettre cela sur du vandalisme, en outre, ces vélos ne sont t'ils pas tout simplement obsolètes. Comparons avec la concurrence, dont Uber que je suis obligé de prendre afin d'être certains à l'heure à mes rendez-vous. Y a t'il pas une cellule recherche et développement au sein du concessionnaire .?. Quelles sont les améliorations qu'ils comptent apporter dans ces prochaines années.?. la carte magnétique est de plus en plus difficile à utiliser. De plus l'écran des vélos et de moins en moins fiable... en revanche je trouve que nous devons les féliciter pour leur service assistance téléphonique.
Respectueusement. »*

« Bonjour,

Tout d'abord merci beaucoup pour cette première réunion, très intéressante de par les questions posées par les usagers, et par les explications données.

Je n'ai pas pris la parole, car la majorité des questions que je voulais poser l'ont été par d'autres, puis le temps était dépassé.

Néanmoins, une remarque d'une ancienne du comité m'a étonné :

Faire payer en plus les personnes qui utilisent les VAE pour moins de 10 min....Je trouve ça très surprenant

Détentrices d'un abonnement VMax, donc l'abonnement le plus cher. Ne nous donne la possibilité que de 2 trajets par jour de 45 min.

J'avais à l'époque du changement et augmentation des prix, écrit à ce sujet.

Personnellement, je ne me sers que des vélos pour me déplacer, je suis souvent chargée en partant travailler car je fais des courses avant d'arriver à mon lieu de travail, de plus j'ai une bonne montée.

Donc j'apprécie fortement la possibilité d'avoir un VAE.

Au retour, je finis tard et je suis restée debout toute la journée, j'apprécie encore une fois d'utiliser un VAE...

Mes trajets sont inférieurs à 10 min lors des Allers Retours au travail...Pourtant le VAE me paraît indispensable.

Ma question : Pourquoi les détenteurs de l'abonnement VMAX, n'aurions-nous pas 90 min par jour

gratuits et un nombre de vélo illimité pour les VAE ? Cela permettrait ainsi de reposer plus rapidement les VAE...En effet personnellement, je profite au maximum (je suis sûre que je ne suis pas la seule) des 45 min sur mon trajet souvent en faisant des courses et ne repose pas mon VAE....ce qui est dommage pour les autres, et en plus durant ce temps il ne se recharge pas.....

Merci d'avance, et au 26/06/2024 Très cordialement

« Monsieur, Madame

J'ai eu un empêchement de dernière minute et n'ai pu participer ce soir à la réunion. J'y tenais beaucoup.

J'en suis profondément navrée car j'avais préparé quelques points pour contribuer

- les stations proches d'université saturées ou totalement vides en fonction heures de cours - besoin de revoir les distributions de stations

- les minutes bonus difficiles à utiliser

J'espère que vous m'autoriserez à participer à la 2ème et la 3ème réunion. »

⇒ *Réponses de l'Agence métropolitaine des mobilités partagées*

Limitation du nombre de courses :

La limite de deux trajets quotidiens en Vélib' électrique, incluse dans l'abonnement V-Max, a été mise en place afin de favoriser un meilleur partage des vélos électriques entre tous les usagers et de mieux maîtriser l'usure du matériel. Avant cela, 1 % des abonnés V-Max réalisaient 10 % des courses en VAE. Depuis, le nombre d'usagers différents est beaucoup plus nombreux.

Cette règle a déjà fait l'objet d'études en vue d'un éventuel assouplissement, mais aucun modèle alternatif n'a, à ce jour, permis de garantir un équilibre satisfaisant pour assurer la pérennité du service Vélib'. La création d'un abonnement au tarif beaucoup plus élevé intégrant plus de courses gratuites est cependant une possibilité.

Augmentation du nombre de vélos à assistance électrique / augmentation du nombre de vélos mécaniques :

Face à l'engouement des usagers pour les vélos à assistance électrique, les élus du comité syndical ont décidé, fin 2020, de rééquilibrer la flotte en augmentant la part des VAE, passant ainsi de 30 % à 40 % du total des vélos disponibles. Il n'est, pour le moment, pas envisagé de nouvelle augmentation.

⇒ *Réponses de Smovengo, Opérateur du service Vélib' Métropole*

Smovengo est le prestataire du service Vélib' Métropole. Les affirmations de Smovengo n'engagent pas l'Agemob.

REGULATION

Sur le mois de mai par exemple les utilisateurs ont effectué en moyenne 163 000 courses par jour avec des pics à plus de 200 000. Le territoire couvert par Vélib' Métropole est aujourd'hui très étendu avec plus de 500 km² répartis sur 66 communes. Bien que les déplacements s'effectuent dans toute la Métropole du Grand Paris, une grande partie des usagers convergent vers les mêmes zones aux mêmes horaires de pic, créant des déséquilibres dans la répartition des vélos.

Pour y remédier, en complément de la régulation dite "**naturelle**" (liée aux trajets des usagers), nos équipes mettent en œuvre une régulation "**manuelle**" sur les **stations chroniquement déséquilibrées** (soit en excédent, soit en déficit de vélo). Actuellement chaque semaine environ 3000 vélos sont déplacés depuis les stations pleines vers les stations vides auxquels s'ajoutent 4000 vélos réparés en atelier puis injectés sur les stations les plus pertinentes. La redistribution s'effectue grâce à une combinaison d'**algorithmes** et à l'**expérience terrain** des équipes, pour optimiser les déplacements et les actions. Les interventions sont ainsi plus ciblées et les actions ajustées station par station.

La régulation est réalisée 7 jours sur 7, au regard des indicateurs de stations vides/pleines. La régulation ne peut se faire que la nuit, là où le trafic est le plus fluide et permet une meilleure couverture géographique pour rééquilibrer les stations.

Bien que les objectifs actuels du marché en matière de régulation soient atteints, des discussions sont en cours entre Smovengo et l'Agemob pour renforcer significativement les efforts de rééquilibrage des vélos entre les stations saturées et les stations vides. Parallèlement, des chercheurs de l'INRIA travaillent à l'amélioration de l'algorithme visant à optimiser la répartition des vélos sur le terrain.

SECURITE

Les vélos Vélib' actuellement en circulation respectent l'ensemble des normes de sécurité en vigueur dans l'Union européenne, et sont certifiés conformes aux exigences du cahier des charges contractuel ainsi qu'aux réglementations internes de Smovengo qui vont, sur chacune des pièces, bien au-delà des normes les plus strictes dans ce domaine (normes du VTT multipliées par 3).

Avant toute remise en service, chaque vélo fait systématiquement l'objet d'un diagnostic technique complet, incluant les opérations de réparation, de contrôle qualité, et de vérification de sécurité. Ces vérifications sont effectuées par des équipes formées et habilitées, directement dans nos ateliers.

Pédales manquantes / défaillances techniques assistance électrique / freins mal réglés / cassés : chaque pièce de Vélib' ainsi que leur assemblage font l'objet de tests et sont conformes aux normes les plus rigoureuses. Au vu des efforts physiques exercés sur une pédale et de la fréquence d'utilisation des vélos il peut arriver que celle-ci se desserre. Pour assurer son blocage nous ajoutons un frein filet au pas de vis et une nouvelle vis de manivelle afin d'avoir une meilleure résistance aux efforts d'allongement.

Parallèlement, une nouvelle façade a été développée, accompagnée d'une modification du câble VAE afin d'en améliorer la fiabilité, la durabilité et la maintenance.

Des ajustements ont également été apportés aux contacts de charge, avec un traitement de surface au platine, sur 5 000 vélos. Cette amélioration vise principalement à renforcer la résistance en conditions hivernales, notamment face au froid intense, au gel et au sel utilisé sur les routes.

Toutefois, dans un contexte de forte croissance du service et d'un usage intensif par des dizaines de milliers d'utilisateurs quotidiens, les vélos sont soumis à une usure naturelle accrue et nécessitent une maintenance régulière. C'est pourquoi les signalements des usagers sont un levier essentiel : ils permettent d'identifier rapidement les vélos présentant des dysfonctionnements et d'enclencher les actions correctives dans les meilleurs délais.

FIABILITE DU SYSTEME & DES INFORMATIONS

Elle repose sur plusieurs piliers : la bonne restitution des vélos, la qualité des informations partagées aux usagers, et la fluidité de l'expérience dans l'application.

Données et fiabilité de l'application

Plusieurs usagers ont signalé des écarts entre l'information affichée en station ou dans l'application et la réalité (stations indiquées pleines alors qu'elles sont vides, ou inversement, vélos indiqués disponibles mais inutilisables). Ces cas peuvent être liés à :

- Des latences de synchronisation du réseau (liées à des pics de charge ou des connexions réseau GSM instables) ;
- Des dysfonctionnements techniques sur un ou plusieurs vélos (boîtiers V-Box non fonctionnels, erreurs de détection lors de la restitution) ;

Ces incidents feront l'objet d'un suivi technique et d'analyses internes, avec pour objectif de réduire les délais de détection, d'intervention et de fiabiliser les flux de données partagés aux utilisateurs.

Plusieurs contributions ont également proposé une meilleure transparence sur la qualité des données.

Affichage de l'autonomie des batteries

Une nouvelle version de la V-Box est en cours de déploiement. Elle permet de mesurer de façon plus précise la charge de la batterie et que cette mesure soit moins influencée par le fait que le vélo soit ou non en station. Dès que cette indication sera fiabilisée nous la diffuserons aux utilisateurs à l'automne 2025.

Nous avons également mis en place une mesure d'équité tarifaire : si le système mesure que l'assistance électrique se coupe en cours de trajet, la course sera facturée comme un trajet en vélo mécanique.

Notation, signalement et transparence

La notation des vélos par les usagers permet aujourd'hui d'évaluer rapidement leur état global. Plusieurs améliorations ont été apportées lors de la dernière refonte des App :

- Affichage de la date de la dernière note,
- Seuls les 3 dernières notations sont prises en compte. À l'automne 2025, une mise à jour est prévue afin de ne considérer que le dernier avis, dans un souci de fiabilité accrue.

SIGNALEMENT DES VELOS

Le système actuel de notation des Vélib' permet aux usagers d'évaluer l'état des vélos en fin de course directement via l'application. Cette information est très précieuse : elle permet d'immobiliser les vélos en station pour intervenir au plus vite, et d'opérer un pré-diagnostic permettant d'orienter les bonnes

équipes soit pour réparer immédiatement le vélo en station, soit pour le rapatrier dans un de nos ateliers.

A noter que signaler des vélos mal rendus ou abandonnés hors station est primordial et très simple à faire via l'App. Cela permet aux équipes d'intervenir au plus vite et de maintenir le nombre de vélos de la flotte.

Flotte de vélos

Le nombre d'utilisateurs poursuit sa croissance et a connu un bond depuis les Jeux avec en particulier une forte demande de VAE (40% de la flotte mais 65% des km). Afin de répondre à ces usages croissants un programme d'extension d'une centaine de stations est en cours. Il s'agit de zones les plus populaires avec en moyenne 15 bornettes supplémentaires par station et le nombre de vélos correspondants.

Par ailleurs un plan d'amélioration de la régulation sera en déploiement d'ici la fin de l'année 2025.

Un entretien du parc en amélioration continue

La fiabilité des vélos reste une priorité pour les équipes terrain. Chaque jour de l'année, 7 jours sur 7, les équipes réparent en moyenne 1200 vélos (et jusqu'à 1500/ jour en haute saison), directement en station pour les réparations simples et en atelier pour les opérations plus complexes.

1. Afin d'intervenir au plus vite en cœur de ville et de diminuer le temps d'intervention, nous avons renforcé les équipes de maintenance itinérante avec une flotte de vélos-remorques.
2. La maintenance en atelier a été renforcée en 2024 avec désormais une ouverture 7 jours sur 7 des technocentres.

ACCESSOIRE / ECRAN / SELLES

Quelques usagers ont souligné des points d'inconfort liés à l'équipement des vélos, notamment la lisibilité des écrans de bord et la forme des selles, qui retiennent l'eau lors d'épisodes pluvieux. Ces retours sont précieux, des tests sont régulièrement menés pour améliorer l'ergonomie des interfaces, faciliter la lecture en toutes conditions (jour/nuit, pluie), et adapter les composants, comme les selles, à un usage urbain intensif et à toutes les morphologies.

De nouveaux modèles de selles sont actuellement à l'étude et seront prochainement proposés en test aux membres du Comité des Usagers.

Ces ajustements s'inscrivent dans une démarche plus large d'amélioration continue du matériel, avec pour objectif de rendre chaque trajet plus simple, plus confortable et plus fiable.