



RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES ET SA RÉPONSE

SYNDICAT MIXTE AUTOLIB' ET VÉLIB' MÉTROPOLE (Paris)

Exercices 2019 et suivants

Le présent document, qui a fait l'objet d'une contradiction avec les destinataires concernés,
a été délibéré par la chambre le 16 juin 2025.

TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE.....	4
INTRODUCTION.....	7
1 LA NATURE AMBIGUË DU SYNDICAT.....	9
1.1 Une activité principale de gestion de flotte de vélos en libre-service qui n'est pas son objet premier.....	9
1.1.1 Un syndicat répondant à un double objet.....	9
1.1.2 Une activité encadrée postérieurement par la loi	9
1.1.3 Une activité de location de vélos en libre-service assurée en régie	11
1.1.4 Une nature juridique du syndicat toujours incertaine.....	12
1.2 Une dimension métropolitaine de plus en plus prégnante.....	13
1.2.1 Un nombre d'adhérents élevé avec un intérêt syndical pas toujours avéré	13
1.2.2 Une composition reflétant la complexité de l'organisation administrative de la métropole parisienne.....	14
1.3 Une modification statutaire du 2 décembre 2024 créant une ambiguïté sur le rôle du syndicat.....	17
2 LE FONCTIONNEMENT RÉGULIER DU SYNDICAT	18
2.1 Une gouvernance institutionnelle régulière.....	18
2.2 Des droits de vote assurant la prééminence de la Ville de Paris malgré une dimension métropolitaine de plus en plus affirmée.....	19
2.3 Des ressources humaines adaptées à des fonctions de contrôle et de pilotage stratégique.....	21
2.3.1 Les statuts et catégories de personnels.....	21
2.3.2 Un régime indemnitaire rénové et régulier	22
2.3.3 Une politique d'achats aux enjeux réduits hors du marché « Vélib'2 ».....	22
2.4 Un traitement des données personnelles conforme et un maniement des systèmes d'information sécurisé	23
2.5 Une politique de maîtrise des risques qui doit dépasser le seul cadre du contrôle de gestion et s'étendre au contrôle interne	24
3 UNE SITUATION FINANCIÈRE EXPOSÉE À DEUX RISQUES D'EXPLOITATION DISTINCTS	24
3.1 Les dispositions communes relatives au cadre budgétaire et financier.....	25
3.1.1 Une adoption de l'instruction budgétaire et comptable M57 au 1 ^{er} janvier 2024.....	25
3.1.2 La correcte tenue du débat d'orientations budgétaires.....	25
3.1.3 Une mise à disposition du public des documents budgétaires à améliorer.....	26
3.2 Le budget principal exposé aux conséquences financières du contentieux de l'activité Autolib'	26

3.2.1 Le contenu du budget principal et ses caractéristiques	26
3.2.2 Le contentieux avec la SAS Autolib', des conséquences financières importantes	31
3.3 Le périmètre Vélib', des contributions croissantes des adhérents malgré une fréquentation en hausse	34
3.3.1 Le contenu du budget et ses principales caractéristiques	34
3.3.2 La fiabilisation de la perception des recettes	39
4 UNE QUALITÉ DE SERVICE VÉLIB' EN AMÉLIORATION	41
4.1 La réponse du syndicat aux difficultés rencontrées lors du renouvellement du service.....	41
4.1.1 L'amélioration de la qualité de service a nécessité de nombreux avenants au marché d'origine.....	41
4.1.2 Le niveau de service inférieur aux attendus du marché a justifié l'application des pénalités contractuelles	42
4.1.3 Un rapport d'audit couvrant la période de mise en service de Vélib'2 jusqu'à l'année 2021 révèle une qualité de service nettement insuffisante	43
4.2 Une amélioration de la régulation du service grâce à l'utilisation de la donnée et une présence accrue sur le terrain	45
4.2.1 L'appropriation des données transmises par le prestataire constitue une étape importante dans la capacité de contrôle du syndicat.....	45
4.2.2 Des agents techniques du syndicat interviennent sur le terrain afin de réaliser des contrôles qualité	45
4.2.3 L'amélioration de la disponibilité du parc de vélos, un enjeu technique et financier de première importance	46
4.2.4 La contribution du comité des usagers à l'amélioration de la qualité	49
4.3 L'efficacité des mesures prises sur l'évolution de la qualité du service et de la fréquentation	50
4.3.1 Un service renforcé durant les JOP 2024, une fréquentation en hausse	50
4.3.2 Une fréquentation en hausse et une part croissante dans les déplacements quotidiens	51
4.3.3 Les axes d'amélioration : l'expérience utilisateur avant tout autre critère.....	55
5 LES DÉFIS À VENIR DU SYNDICAT.....	57
5.1 La question du pourcentage de VAE, un parc restreint pour un usage intense	57
5.2 La nécessité d'une politique d'extension claire et coordonnée avec les autres acteurs de la mobilité.....	58
5.2.1 Des extensions de réseau susceptibles d'obérer la qualité de service	58
5.2.2 Des coopérations avec les autres acteurs de la mobilité à approfondir	59
ANNEXES.....	61

SYNTHÈSE

Le syndicat Autolib' Vélib' Métropole (SAVM) assure un service de location de vélos en libre-service, parmi les plus importants au monde. Avec plus de 1 480 stations (dont un millier à Paris) réparties dans 64 collectivités de la Métropole du Grand Paris (MGP) et son parc de 20 000 vélos, il offre à 780 000 utilisateurs annuels, dont 456 000 abonnés, une solution de mobilité durable et complémentaire aux transports en commun.

En 2018, le service, jusqu'alors géré sous forme de concession de service public a été repris en régie par le syndicat et son exploitation confiée à la société Smovengo dans le cadre d'un marché public conclu pour une durée de 15 ans, de 2018 à 2032. Après la résiliation en 2018 du service de location de voitures en autopartage qui avait justifié sa création en 2009, le SAVM ne gère plus que les conséquences contentieuses et opérationnelles de la fin de contrat avec la société par actions simplifiée (SAS) Autolib'.

Un syndicat mixte à la gestion régulière mais qui n'échappe pas à plusieurs ambiguïtés

La gestion de flotte de vélos en libre-service qui constitue son activité principale n'est pas l'objet originel pour lequel le SAVM a été constitué. En effet, son budget principal, consacré aux opérations relatives à son administration et à la fin de l'activité Autolib' (9 M€ en 2024) a une taille très inférieure à celle du budget annexe de la régie Vélib'2 (67 M€ en 2024).

Sa gouvernance, complexe, fondée sur des clés de répartition de voix et de la contribution financière appelée par le syndicat selon le nombre de stations Vélib' ou Autolib' présentes sur les territoires concernés, assure à la Ville de Paris une majorité systématique malgré la recherche d'une plus grande dimension métropolitaine et la représentation d'un nombre croissant de collectivités dans son comité syndical dont la composition reflète la complexité de l'organisation administrative du territoire métropolitain. Le changement de nom du syndicat, fin 2024, en « *Agence métropolitaine des mobilités partagées* » ajoute à la confusion en laissant entendre que le syndicat est rattaché à la métropole du Grand Paris ou assume des compétences qui auraient été déléguées à cette dernière, ce qui n'est pas le cas.

Suite à une recommandation en ce sens de la chambre, il a précisé dans ses statuts sa nature de syndicat restreint lors du comité syndical du 7 avril 2025. Il lui reste à mettre fin à la contradiction existante entre la reconnaissance du caractère de service public administratif à la régie Vélib' contenue dans ses statuts et l'application d'un régime fiscal réservé aux services publics industriels et commerciaux.

Enfin, une fois les conséquences financières et patrimoniales de la résolution du litige relatif à l'activité Autolib' apurées, cette compétence devra être supprimée des statuts, le service public correspondant ayant totalement disparu.

Une situation financière sujette aux risques afférents aux activités gérées

Si l'activité « Autolib' » a cessé, elle continue d'affecter le budget principal à un double titre : en raison des opérations patrimoniales restant à accomplir et de l'existence d'un contentieux introduit par le délégataire, portant sur une demande d'indemnisation liée à la résiliation du contrat. L'issue de ce contentieux devant la Cour d'appel de Paris le 21 février 2025 fait peser une charge financière de 66,1 M€ immédiatement exigible, sur les comptes du syndicat. Le syndicat a pu s'exécuter en utilisant la provision constituée à cet effet à hauteur de 32,5 M€, grâce aux contributions spécifiques des communes concernées et en contractant un emprunt pour s'acquitter sans retard des 33,6 M€ restants, après accord des services compétents de l'État. Cela lui permet d'étaler sur cinq exercices les montants non encore appelés auprès des collectivités qui auraient été difficilement mobilisables en une seule fois, compte-tenu de leur importance.

Le service Vélib' est entièrement géré par un opérateur dédié, lié au syndicat par un marché public d'une durée de cinq ans. Le choix d'une gestion en régie fait juridiquement assumer au syndicat le risque d'exploitation, contrairement au recours à une délégation de service public. En contrepartie, il lui permet de maintenir un contrôle direct sur le service afin de mieux répondre aux besoins, de maîtriser la tarification, de disposer d'une meilleure connaissance des charges et produits d'exploitation et d'intervenir sur la qualité du service rendu. Le risque résiduel pour le syndicat d'interruption du service en cas de cessation d'activité de l'entreprise s'est réduit suite à sa recapitalisation et à la renégociation du modèle économique Vélib'. Ce nouvel équilibre se traduit à la fois par une hausse, depuis 2019, des participations versées par les collectivités membres du syndicat et des recettes perçues sur les usagers.

Le modèle économique de Vélib' est, en effet, fragile du fait de son exposition importante bien qu'en diminution depuis la première génération de service au vol et au vandalisme et des coûts d'investissement et de régulation des stations d'accueil des vélos. L'attractivité du service repose sur la disponibilité à tout moment des vélos, ce qui suppose de disposer d'une flotte atteignant rapidement la masse critique et d'un maillage suffisant de stations.

Des efforts importants consacrés à l'amélioration de la qualité de service

La qualité de service de Vélib' a été un sujet de tension et de négociation contractuelle depuis la transition à Smovengo. Plusieurs aspects de la qualité de service ont été améliorés suite aux actions menées par le syndicat en lien avec son prestataire, mais certains défis persistent.

La maintenance des vélos, surtout des vélos électriques, a constitué un problème récurrent dans les premières années. Depuis 2019, le nombre de stations a considérablement augmenté dans Paris et dans les communes avoisinantes et leur gestion est plus proactive. L'application mobile a évolué, avec une interface plus fluide et des fonctionnalités améliorées, telles que la localisation en temps réel des vélos et des stations.

Toutefois, des problèmes demeurent dans l'approvisionnement des stations de façon homogène sur tout le territoire couvert par le syndicat, générant toujours de l'insatisfaction chez ses usagers en dépit d'une fréquentation en hausse.

Une stratégie de déploiement du service à préciser en coordination avec les autres acteurs de la mobilité

Pour développer son activité le syndicat doit arbitrer entre l'extension de son réseau vers des territoires où la demande est moins forte, ce qui dégrade la rentabilité globale de l'activité, et la fiabilisation du réseau existant, s'agissant notamment de la qualité perçue du service afin de pouvoir augmenter les tarifs, notamment des vélos électriques.

Il s'appuie pour cela sur des études de dimensionnement et de maillage en vue de l'implantation sur de nouvelles communes, de manière à garantir un maillage homogène du réseau, sans interruptions, sur des territoires en continuité géographique. Les communes restent toutefois libres d'accepter le déploiement du service sur leur territoire.

Le premier défi à relever est celui de l'extension en 2025 au quartier de la Défense où Vélib' prévoit de déployer 1 200 bornes réparties sur une trentaine de stations.

L'autre enjeu principal pour le syndicat réside dans la coordination et la connexion de son offre de mobilité avec les réseaux de pistes cyclables et les autres modes de transports existants, publics ou privés, collectifs ou individuels. Cet aspect multimodal, s'il fait l'objet de réflexions au sein du syndicat, ne se traduit pas par une relation formalisée avec les autres acteurs de la mobilité, à l'exception des services commerciaux de *mobility as a service* (MaaS) développés respectivement par Île-de-France mobilités (application IDFM) et par la RATP (application Bonjour RATP).

INTRODUCTION

Le syndicat mixte Autolib' et Vélib' Métropole (SAVM) a été constitué en 2009, à l'initiative de la Ville de Paris, avec 15 collectivités territoriales voisines en tant que syndicat mixte dénommé « Autolib' », dans le but de mettre en place et d'assurer la supervision d'un service public de location de véhicules électriques en libre-service sur le territoire des communes membres. Le déploiement et l'exploitation du réseau « Autolib' » (constitué de bornes de recharge sur la voie publique et de véhicules en autopartage) avaient été confiés à un délégataire de service public, pour une entrée en exploitation en 2011.

Fin 2016, l'objet du syndicat a été étendu à la gestion en régie d'un nouveau service public de location de vélos en libre-service (dit « Vélib'2 »). Ce service prenait la suite, sous une forme nouvelle, de celui assuré jusque-là par la Ville de Paris dans le cadre d'une délégation de service public (DSP), couplée à la gestion du mobilier urbain, et dont le contrat arrivait à expiration.

Par délibération de son comité syndical du 10 mars 2017, le syndicat a créé une régie dite « Régie Vélib' », dotée de l'autonomie financière et disposant de statuts propres, afin d'identifier les flux financiers relatifs à la gestion du Vélib', de façon distincte des activités communes du syndicat qui continuent d'être retracées dans son budget principal.

L'année 2018 a été marquée par des difficultés significatives ayant affecté les deux services :

- s'agissant d'Autolib', le syndicat a constaté au 23 juin 2018 par délibération la résiliation anticipée du contrat de DSP ayant conduit à la suspension du service en juin 2018 ;
- concernant Vélib', la montée en service progressive de l'exploitation dans le cadre du nouveau contrat de prestations de service ne s'est pas passée comme prévu, le prestataire retenu dans le cadre du marché de prestation de services ayant cumulé des retards notables et significatifs dans le déploiement de la nouvelle génération de vélos mécaniques et de vélos à assistance électrique (VAE).

Désormais, le service Autolib' n'étant plus opérationnel, le syndicat se consacre essentiellement à assurer le suivi du marché public de prestation de services, dit marché « Vélib' 2 », conclu le 5 mai 2017 avec le groupement Smovengo.

Le contrôle des comptes et de la gestion du syndicat mixte Autolib' et Vélib' Métropole (SAVM) pour les exercices 2019 et suivants a été ouvert par deux courriers du président de la chambre régionale des comptes Île-de-France, datés du 18 juillet 2024 et adressés respectivement à Mme Catherine Baratti-Elbaz, ancienne ordonnatrice en fonctions jusqu'au 2 octobre 2020 et à M. Sylvain Raifaud, ordonnateur depuis cette date.

Il fait suite à un précédent rapport d'observations publié le 20 octobre 2020 couvrant les exercices 2011 à 2018¹ et complète un rapport de la chambre portant sur la politique parisienne de mobilités² publié le 8 juillet 2024.

¹ Délibéré du 14 novembre 2019.

² La politique parisienne de mobilités : un nouveau partage de l'espace public.

Le contrôle a donné lieu à deux entretiens d'ouverture de contrôle le 19 septembre 2024, avec M. Raifaud, assisté de l'équipe exécutive de la structure contrôlée, et avec Mme Baratti-Elbaz, soit après la période d'organisation des Jeux olympiques et paralympiques de l'été 2024, selon la demande expressément formulée par l'organisme.

En application de l'article L. 243-1 du code des juridictions financières, des entretiens de fin de contrôle se sont déroulés le 16 décembre 2024 avec l'actuel ordonnateur et le 17 décembre 2024 avec l'ancienne ordonnatrice.

La chambre a adressé ses observations provisoires le 25 mars 2025 au président en fonction du syndicat et à son prédécesseur, ainsi que des extraits aux présidents des établissements publics territoriaux membres du syndicat, au président de la métropole du Grand Paris, au directeur général d'IDF Mobilités et à la présidente du conseil régional d'Île-de-France. Une communication administrative a été adressée au directeur régional des finances publiques de Paris.

Des réponses ont été reçues du président et de l'ancienne présidente du SAVM et des représentants des présidents des établissements publics territoriaux Grand-Paris Sud-Est Avenir et Grand-Paris Seine-Ouest. M. Raifaud a été auditionné à sa demande le 11 juin 2025.

Après avoir pris en compte les réponses apportées, la chambre a arrêté le 16 juin 2025 les observations définitives présentées ci-après.

1 LA NATURE AMBIGUË DU SYNDICAT

1.1 Une activité principale de gestion de flotte de vélos en libre-service qui n'est pas son objet premier

1.1.1 Un syndicat répondant à un double objet

L'objet principal (ou socle commun) du syndicat est défini à l'article 2.1.3 (anciennement 2.12.) de ses statuts : *« conformément à l'article L. 5721-2 du CGCT, les collectivités territoriales membres du présent Syndicat mixte se groupent pour la gestion des conséquences nées de la fin du service public de véhicules automobiles en libre-service dénommé « Autolib' », dans les relations avec l'ancien délégataire, éventuellement contentieuses, comme avec les membres du Syndicat. »*

L'article 2.2. des statuts précise qu'au titre de ses compétences optionnelles, *« le Syndicat mixte a également pour objet l'étude, la réalisation et l'exploitation d'un service public de vélos en libre-service dénommé « Vélib' ».*

1.1.2 Une activité encadrée postérieurement par la loi

Les services de location de bicyclette libre-service ont connu un fort essor depuis le début des années 2000 mais n'ont été encadrés juridiquement qu'en 2019, avec la loi d'orientation des mobilités (dite loi « LOM »)³.

Si certains dispositifs précurseurs de vélos en libre-service existent depuis 1965 à Amsterdam, ou 1974 à La Rochelle en France, c'est la recette inventée par le Grand Lyon en 2004 (vélos contre mobilier urbain), puis reprise par Paris, en 2007 qui, notoriété de Paris aidant, a consacré l'essor de ce mode de déplacement au début des années 2000⁴.

Toutefois, ce n'est qu'en 2019 qu'il a fait l'objet d'un encadrement par la loi. La LOM vise à transformer en profondeur la politique des mobilités en encourageant notamment le développement des alternatives aux déplacements automobiles individuels, notamment les mobilités actives. Selon l'article L. 1271-1 du code des transports, les *« mobilités actives, notamment la marche à pied et le vélo, sont l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée »*.

³ Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (codifiée dans le code des transports).

⁴ Frédéric Héran, « Un bilan des systèmes de vélo en libre-service (200(-2017), revue d'économie régionale et urbaine, 2024, n° 5 (pp. 767-792).

La LOM autorise l'intervention des personnes publiques, lorsque l'initiative privée est défaillante, pour organiser un service public de location de bicyclette. Codifiée à l'article L. 1231-16 du code des transports, elle prévoit « *qu'en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1⁵ ou à l'article L. 1231-3⁶ peuvent organiser un service public de location de bicyclettes* ».

En Ile de France, ce sont les dispositions spécifiques de l'article L. 1241-1 du code des transports, introduites également par la LOM en 2019, qui s'appliquent. En effet, l'établissement public Île-de-France Mobilités (IDFM) est l'unique autorité organisatrice des mobilités compétente pour organiser des transports publics réguliers de personnes mais aussi organiser des services de mobilités actives ou contribuer au développement de ces mobilités. En particulier, il peut organiser un service public de location de vélos dans les conditions prévues à l'article L. 1231-16 du code des transports, lorsqu'un tel service public n'existe pas et sous réserve de l'accord des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale sur le ressort territorial desquels il envisage de l'implanter.

Par dérogation, cette double condition n'est pas applicable à la création, par IDFM, d'un service public de location de vélos de longue durée sans impact sur la voirie. Lorsque des services relatifs aux mobilités actives sont organisés par des personnes publiques autres qu'IDFM, celui-ci est consulté avant toute décision relative à leur développement ou à leur renouvellement⁷.

Coexistent donc sur le territoire métropolitain, plusieurs offres, publiques ou privées, de location de bicyclette, qui se distinguent principalement par le fait qu'elles nécessitent, ou pas, une emprise sur le domaine public, ce qui implique des différences en termes de coût de production du service et de régulation juridique.

Sont ainsi disponibles :

- l'offre de la région d'un service de location de six mois non renouvelables de vélos à assistance électrique (VAE), avec à l'issue une aide à l'achat d'un équipement personnel, dénommé « Véligo » et opéré par IDFM, sans impact sur la voirie ;
- l'offre de location en « *free-floating* », c'est-à-dire de vélos sans attache, des opérateurs privés, généralement sélectionnés à l'issue d'un appel à manifestation d'intérêt⁸ ;
- l'offre de location en libre-service développée par le SAVM avec prise et dépose du vélo en station.

Dans tous les cas, ces offres répondent à un besoin de liberté et de flexibilité dans les déplacements, pour des usages occasionnels (loisirs) ou réguliers (trajets domicile-travail), en complément ou pas, de l'usage des transports collectifs.

Leur attractivité repose sur la disponibilité à tout moment des vélos, ce qui suppose de disposer d'une flotte atteignant rapidement la masse critique, et, dans le cas du Vélib', d'un maillage suffisant de stations.

⁵ Les collectivités organisatrices de la mobilité.

⁶ La région.

⁷ Article L. 1241-1 du code des transports.

⁸ Comme par exemple, celui de la Ville de Paris lancé en 2025 avec un total de vélos compris entre 9 000 et 18 000 vélos pour une période de 4 ans de convention d'occupation du domaine public.

Leur modèle économique est fragile, du fait de leur exposition élevée au vol et au vandalisme, et pour les services nécessitant une emprise au sol, à la complexité et au coût d'installation des infrastructures d'accueil dans des environnements urbains denses.

1.1.3 Une activité de location de vélos en libre-service assurée en régie

Le choix de recourir à un marché public effectué par le SAVM⁹ lui fait assumer directement le risque d'exploitation, contrairement à une délégation de service public dans laquelle c'est le délégataire, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service, qui prend ce risque¹⁰. En contrepartie, il lui permet de maintenir un contrôle direct sur le service afin de mieux répondre aux besoins, de maîtriser la tarification et de disposer d'une meilleure connaissance des charges et produits d'exploitation.

Après parangonnage, il est avéré que les modes d'exploitation retenus par les principales autres agglomérations françaises pour exploiter leurs réseaux respectifs de vélos en libre-service (cf. annexe n° 1) sont de trois types :

- la DSP (la collectivité transférant alors le risque d'exploitation au délégataire chargé de l'exploitation) ;
- l'appel à manifestation d'intérêt (AMI, le régime étant celui de la délivrance d'autorisations d'occupation du domaine public pour les exploitants de ce type de service, généralement en « *free-floating* », sans que la collectivité ne prenne la compétence, afin de règlementer la présence sur l'espace public de solutions de mobilité proposées par les opérateurs retenus) ;
- le marché public, comme dans le cas du SAVM.

L'évolution de la structuration du syndicat suit celle de ses missions. En effet, son budget principal, oscillant entre 15 et 21 M€, a une taille très inférieure à celle du budget annexe relatif à la régie « Vélib'2 »¹¹ qui est passé lui de 43 M€ en 2019 à 66 M€ en 2024. Cette dernière activité constitue bien, d'un point de vue financier, le principal objet du syndicat, contrairement à ce qu'il affiche dans ses statuts.

Si l'activité « Autolib' » a cessé, elle continue à affecter le budget principal à un double titre : en raison des opérations patrimoniales restant à accomplir et de l'existence d'un contentieux introduit par le délégataire et portant sur une demande d'indemnisation liée à la résolution du contrat.

⁹ Les collectivités peuvent créer des régies afin de suivre l'exploitation directe d'un service public industriel et commercial (SPIC) ou d'individualiser la gestion d'un service public administratif relevant de leur compétence. Ces régies ont pour objet d'établir le coût réel d'un service et, s'agissant des SPIC, de s'assurer qu'il est financé par les ressources liées à l'exploitation de l'activité.

¹⁰ Article L. 411-1 du code général des collectivités territoriales.

¹¹ Le budget annexe est le budget d'une régie disposant de la seule autonomie financière. Créé en vertu des dispositions de l'article L. 2221-1 et suivants du code général des collectivités territoriales (CGCT), applicables à l'ensemble des collectivités locales en vertu des articles L. 1412-1 et L. 1412-2 du CGCT, il est distinct du budget principal mais voté par l'assemblée délibérante.

1.1.4 Une nature juridique du syndicat toujours incertaine

Critiqués par le précédent rapport de la chambre, les statuts du syndicat, adoptés en comité syndical le 19 septembre 2019, sont restés globalement inchangés¹² pendant la période sous contrôle. Ils ont toutefois fait l'objet de modifications substantielles le 2 décembre 2024, mais sur des points qui ne répondent toujours pas aux remarques émises. La promesse¹³ de révision des statuts faites par la précédente présidente, dans sa réponse au rapport de la chambre, n'a donc pas été complètement suivie d'effet.

Le rapport précédent de la chambre faisait, en effet, état de la nature incertaine de l'établissement public constitué par le syndicat, en raison de la coexistence d'éléments relevant soit d'un établissement public administratif, soit d'un établissement public industriel et commercial (EPIC). Il émettait en conséquence la recommandation de régularité suivante : *« Mettre en cohérence le cadre de gestion du syndicat (statuts, nomenclature comptable, qualification des services rendus) ce qui permettra d'en déterminer la nature : service public administratif ou service public industriel et commercial »*.

En effet, selon l'article 1^{er} de ses statuts, le syndicat est un « *établissement public à caractère administratif* » qui « *peut mettre en œuvre des services à caractère industriel et commercial* », sans toutefois préciser lesquels. Même s'il existe des établissements publics à double visage (ayant à la fois une activité administrative et une activité industrielle et commerciale), la qualification d'établissement public administratif (EPA) est normalement réservée aux personnes morales exerçant une activité essentiellement non commerciale.

Dans son fonctionnement, le SAVM applique bien le régime juridique des EPA : ses personnels sont fonctionnaires ou contractuels de droit public, sa comptabilité est publique et ses ressources sont majoritairement d'origine publique.

Cependant, en principe, c'est la qualification de la nature de l'activité principale du syndicat qui entraîne sa propre qualification en EPIC ou en EPA.

L'activité actuelle quasi-unique du syndicat est celle du Vélib' et les statuts propres à la régie Vélib', adoptés lors du comité syndical du 12 octobre 2017, disposent, dans leur article 11, que celle-ci est chargée de l'exploitation d'un service public administratif.

À l'inverse, dans le procès-verbal du comité syndical du 20 juin 2023, le directeur général indique à l'occasion d'une question sur le paiement de l'impôt sur les sociétés que « *s'agissant d'une régie gérant un service public industriel et commercial (SPIC), le syndicat est bien redevable de cet impôt* », selon un rescrit fiscal du 27 février 2018, qui portait également sur l'activité Autolib'. Cette position de l'administration fiscale se fonde sur deux arguments : une activité de nature commerciale et le fait qu'il ne s'agit pas d'un service public indispensable à la satisfaction des besoins collectifs de la population. S'agissant du premier critère, il est avéré que des solutions de location temporaire de vélos sont mises en œuvre par des entreprises privées sur le territoire desservi par Vélib'. En revanche, concernant le caractère indispensable du service, le cadre juridique a évolué depuis le rescrit. En effet, l'article L. 1231-16 du code des transports a consacré le caractère de service public de l'activité de location de bicyclettes visant à suppléer l'inexistence, l'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, mais sans en préciser la nature.

¹² La seule modification a porté sur l'adresse du siège social.

¹³ Elle indiquait qu'une réflexion sur une révision globale des statuts avait été engagée afin de mieux tenir compte de l'évolution de sa compétence après la résiliation de la DSP Autolib' ; qu'un groupe de travail avait été constitué et que ses propositions de modifications seraient soumises aux collectivités adhérentes et au comité syndical à l'issue des élections municipales de mars 2020.

Le choix d'une exploitation dans le cadre d'un service public administratif permet au syndicat de mobiliser annuellement les contributions des communes membres, en complément de la rémunération par la tarification du service rendu à l'utilisateur, pour assurer l'équilibre d'exploitation. S'il avait été établi en EPIC, gérant un service public industriel et commercial, il lui aurait été plus difficile de percevoir des subventions d'équilibre de la part de ses membres¹⁴.

En effet, le choix d'une tarification attractive pour l'utilisateur pour des motifs d'intérêt général (environnementaux ou de santé publique) fait que le service de location de vélos proposé est généralement très coûteux pour les collectivités publiques qui l'organisent, l'assimilant à un service d'intérêt économique général, c'est-à-dire, selon la Commission européenne, « *la prestation d'un service qu'un opérateur, s'il considérait son propre intérêt commercial, n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ou dans les mêmes conditions* »¹⁵.

Si en l'absence de qualification par le législateur ou par le juge administratif, la nature du service ne peut être identifiée de façon certaine, le syndicat doit, en tout état de cause, mettre fin à la contradiction interne existant entre la reconnaissance à la régie Vélib' du caractère d'EPA dans ses statuts et l'application d'un régime fiscal réservé aux SPIC.

En conséquence, la chambre invite à nouveau le syndicat à mettre en cohérence son cadre de gestion (statut du personnel, nomenclature comptable, qualification des services rendus, règles fiscales appliquées) avec la nature de son activité principale.

1.2 Une dimension métropolitaine de plus en plus prégnante

1.2.1 Un nombre d'adhérents élevé avec un intérêt syndical pas toujours avéré

À l'origine, en 2009, le syndicat était constitué de 16 collectivités adhérentes¹⁶. Sont désormais membres : la région, la métropole du grand Paris, deux départements, trois établissements publics territoriaux (EPT) et 93 communes concernées par l'exploitation du service.

L'appartenance de l'EPT Grand Paris Sud Est Avenir au titre d'une seule de ses communes, et pour la seule compétence Autolib' fait l'objet d'un contentieux en cours devant la juridiction administrative¹⁷.

¹⁴ Article L. 2224-2 du CGCT interdit aux communes de prendre en charge dans leur budget propre des dépenses au titre des services publics à caractère industriel ou commercial sauf lorsque (i) les exigences du service public conduisent la collectivité à imposer des contraintes particulières de fonctionnement ; (ii) le fonctionnement du service public exige la réalisation d'investissements qui, en raison de leur importance et eu égard au nombre d'utilisateurs, ne peuvent être financés sans augmentation excessive des tarifs.

¹⁵ Cf. pts 45 et 47 de la communication de la Commission relative à l'application des règles de l'UE en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de service d'intérêt économique général.

¹⁶ Dont 14 communes, y compris la Ville de Paris, et deux intercommunalités

¹⁷ GPSEA considère s'être retiré du syndicat depuis une délibération du 21 juin 2017 alors que le syndicat estime qu'il est encore adhérent au titre d'une de ses communes qui n'a pas adhéré à titre individuel suite au retrait de l'EPT.

Les statuts (article 1^{er}) de 2019 prévoient, en effet, que peuvent être membres du syndicat toutes les collectivités territoriales d'Île-de-France, à l'exception des communes qui ne sont pas comprises dans l'« *unité urbaine de Paris 2010* » au sens de l'institut national de la statistique et des études économique (Insee)¹⁸.

La caractéristique de syndicat mixte est établie, dans la mesure où il est composé de toutes les catégories de collectivités et d'établissements présents sur le territoire¹⁹.

De leur côté, pour définir le périmètre du syndicat, les dispositions propres à la régie Vélib' renvoient aux clauses du marché Vélib', qui prévoit que « *le territoire d'intervention du prestataire est au maximum celui de la Métropole du Grand Paris. Il couvre le territoire des membres du pouvoir adjudicateur souhaitant disposer du service. Dans ce contexte et cette limite, le périmètre d'origine peut évoluer au cours du contrat* ».

Il y a donc une absence de cohérence entre les deux périmètres selon l'activité poursuivie par le syndicat, qui avait déjà été relevée par le précédent rapport de la chambre.

En outre, ces périmètres évoluent régulièrement, notamment celui relatif à l'activité de location de vélo en libre-service.

Sur la période contrôlée, trois communes, qui étaient uniquement concernées par la compétence Autolib' mais sans station d'attache sur leur territoire, se sont retirées du syndicat : Bailly, Noisy-le-Roi et Bougival. À l'inverse, dix communes ont adhéré à la seule compétence Vélib' : Châtillon, Saint-Ouen, Bobigny, Villeneuve-la-Garenne, La Courneuve, Garches, Créteil, L'Île-Saint-Denis, Thiais et Chevilly-Larue.

L'annexe des statuts relative aux adhérents du syndicat précisant s'ils sont concernés par la compétence Vélib' et/ou Autolib' n'est pas régulièrement actualisée. Cette distinction a été faite dans les nouveaux statuts adoptés fin 2024 et il conviendra de pérenniser cette bonne pratique à minima selon un cadencement annuel.

1.2.2 Une composition reflétant la complexité de l'organisation administrative de la métropole parisienne

La représentation de l'échelon communal est justifiée par l'installation de stations Autolib' ou Vélib' sur leur domaine public. Toutefois quelques communes dépourvues de stations sont membres du SAVM, en tant qu'observateurs et peuvent à tout moment décider d'opter pour l'extension du service Vélib' sur leur territoire.

La Ville de Paris conserve une représentation spécifique avec deux représentants au comité syndical. Sa transformation, depuis la loi n° 2017-257 du 28 février 2017, en une collectivité à statut particulier au sens de l'article 72 de la Constitution, exerçant tout à la fois les compétences d'une commune, d'un département, et d'un établissement public territorial a été sans conséquence sur sa représentation au sein du syndicat.

¹⁸ Soit 864 communes exclues, sur les 1 276 dénombrées en Île-de-France : celles qui n'ont pas de continuité urbaine avec la Ville de Paris.

¹⁹ Dont 14 communes, y compris la Ville de Paris, et deux intercommunalités.

Les départements membres le sont pour des raisons historiques²⁰, notamment du fait d'autorisations de voirie liées à Autolib'.

La MGP a adhéré en 2017 pour le Vélib', à la suite de l'élargissement du périmètre géographique du syndicat²¹, notamment dans le cadre de ses activités de coordination et de développement des services de mobilités partagés. Elle s'est engagée à participer au financement des stations hors Paris à raison d'un plafond annuel de 4 M€, soit 10 000 € par station et par an.

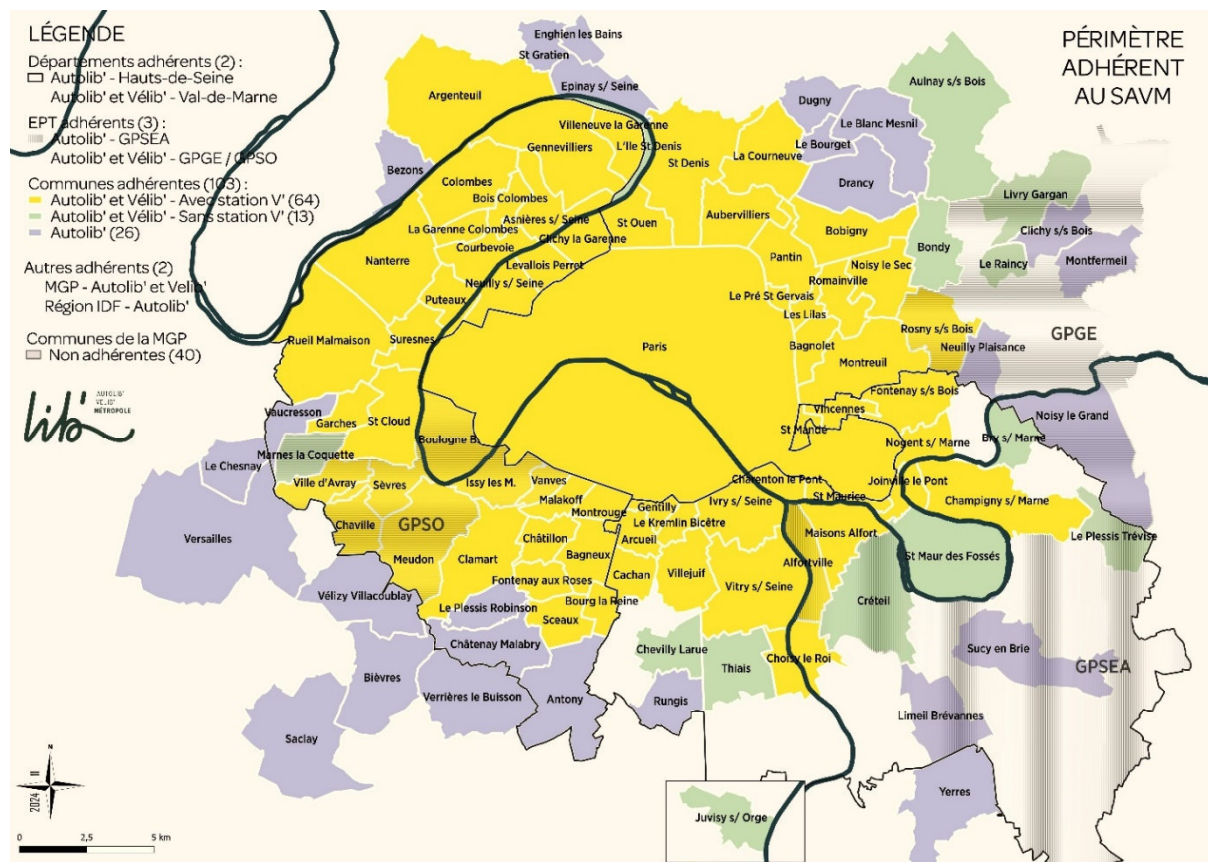
La participation des EPT peut apparaître, en revanche, plus discutable en raison de leur absence de compétences en matière de mobilité, y compris de mobilités actives. Le SAVM voit deux avantages à leur présence : ils sont indispensables quand la compétence en matière de voirie leur a été transférée par les communes membres comme dans le cas de GPSO et peuvent servir de médiateur vis-à-vis des communes, sans faire écran. Le SAVM fait également valoir, pour GPSO et GPGE, que les communes membres leur auraient transféré la compétence en matière de location de vélo en libre-service. Or, aux termes de la loi LOM (cf. 1.1.2 *supra*) cette compétence relève d'IDFM sauf à ce qu'elle ait été préexistante à son entrée en vigueur, ce qui n'est pas le cas en l'espèce.

Dans un grand nombre de cas, le service Vélib' peut ainsi relever de quatre échelons d'administration territoriale : commune, EPT, département et MGP, situation révélatrice de la superposition des compétences sur le territoire métropolitain.

²⁰ Le département de Seine Saint-Denis, pourtant géographiquement concerné, n'a toutefois jamais voulu devenir membre et a préféré passer une convention avec le syndicat.

²¹ Cette participation repose sur une interprétation de ses compétences, le vélo en libre-service ne se rattachant que de loin à l'aménagement de l'espace métropolitain.

Carte n° 1 : Membres du SAVM



Source : SAVM décembre 2024 (les EPT adhérents sont indiqués par des hachures horizontales ou verticales) comme rappelé plus haut, l'appartenance de GPSEA fait l'objet d'un contentieux en cours

La région Île-de-France est également membre du syndicat alors qu'elle n'est pas autorité organisatrice de la mobilité, contrairement aux autres régions françaises. Ce rôle est tenu en Île-de-France par Île-de-France Mobilités.

Le précédent rapport recommandait ainsi de « *préparer le transfert du marché Vélib' à Île-de-France Mobilités (IDFM), autorité organisatrice des transports, seule compétente en la matière en application des textes.* ». Cette recommandation avait été vivement contestée par le SAVM. De son côté, IDFM avait expressément exprimé sa volonté de ne pas prendre la compétence Vélib', par délibération adoptée le 30 mai 2017²², tout en « *regrettant que le dispositif Vélib' ne puisse pas être ouvert à toutes les collectivités d'Île-de-France* ».

L'article L. 1241-1 du code des transports, modifié depuis le dernier rapport de la chambre, est venu préciser qu'IDFM n'a pas obligation de reprendre un service public de location de vélos préexistant à l'entrée en vigueur de la loi d'orientation des mobilités en 2019.

²² Dénommé alors STIF, IDFM avait obtenu de son assemblée délibérante une expression favorable au développement des mobilités douces par des services publics de location de bicyclettes en libre-service, en prenant acte des éléments fournis par le syndicat Autolib' et Vélib' Métropole, sans toutefois prendre la compétence.

Si IDFM n'a pas non plus vocation à devenir membre du syndicat, ce qui ferait passer la nature de ce dernier de syndicat mixte restreint à élargi²³, en revanche, comme développé dans la partie du rapport consacré à la stratégie du SAVM, des relations plus étroites pourraient être nouées entre les deux organismes. Au final, les règles de représentativité des divers niveaux de collectivités et d'établissements publics au sein du SAVM résultent moins de considérations d'exercice des compétences respectives, ou de problématiques d'occupation de l'espace public, que de l'attachement historique visant à associer les différents niveaux de représentativité au sein d'une instance visant au dialogue le plus élargi. Cet attachement est notamment matérialisé par le fait que le 1^{er} vice-président du syndicat est le président de la MGP et que chaque EPT est représenté par un vice-président²⁴.

1.3 Une modification statutaire du 2 décembre 2024 créant une ambiguïté sur le rôle du syndicat

Par délibération en date du 2 décembre 2024, le SAVM a adopté de nouveaux statuts.

La modification la plus substantielle porte sur le changement de nom du syndicat en « *Agence métropolitaine des mobilités partagées* ». Cette nouvelle dénomination apparaît curieuse à plusieurs titres. D'une part, elle peut laisser supposer que le syndicat est rattaché à la MGP (par exemple en tant qu'établissement public), alors que le caractère de syndicat mixte n'est plus précisé dans son appellation. D'autre part, il existe une seule autorité organisatrice des mobilités en Île-de-France qui est IDFM. Enfin, le choix de traiter de « *mobilités partagées* » au pluriel est singulier pour un syndicat qui ne gère qu'un seul mode de déplacement. Celui-ci indique que le terme de « mobilités partagées » au pluriel témoigne de son intention d'intervenir au-delà du seul service actuellement géré. Juridiquement toutefois, cette extension serait limitée à des missions d'études ou d'expertise, tout autre service de mobilité relevant de la compétence d'IDFM. Dans sa réponse au rapport d'observations provisoires de la chambre, l'EPT GPSO fait également part de sa « position réservée » quant à l'évolution du syndicat vers une compétence plus large qui risquerait de superposer plusieurs niveaux d'offres concurrentes.

Par ailleurs, l'objet du syndicat a été élargi, de façon plus explicite qu'auparavant²⁵, à des missions administratives d'expertise connexes à celles du service Vélib', telles que des « *études relatives aux mobilités partagées* » et des « *missions de coopération ou de coordination* », probablement avec l'intention de fixer son statut d'EPA.

Comme recommandé par la chambre dans son rapport d'observations provisoires, le SAVM a voté le 7 avril 2025 une modification de ses statuts précisant la nature restreinte du syndicat mixte ouvert.

²³ Ce changement de statut ne lui permettrait plus de verser des indemnités de fonction au président et vice-présidents.

²⁴ Page 4 du PV du comité syndical du 2 octobre 2020.

²⁵ La mission de conseil figurait déjà sur son site internet.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Le SAVM, s'il se consacre désormais à l'activité de service partagé de location de vélos en libre-service, a dû également gérer les suites contentieuses de l'arrêt de l'activité Autolib' qui se sont soldées par une charge financière de 66,1 M€ comblée par appel de contributions exceptionnelles des collectivités membres concernées. Il gère en direct le risque d'exploitation de l'activité Vélib' organisée en régie dans un cadre juridique spécifique à la région Île-de-France.

Sa composition reflète par ailleurs la complexité de l'organisation territoriale de cette dernière. Le syndicat doit enfin clarifier certains points dans ses statuts : préciser sa nature de syndicat restreint et mettre fin à la contradiction existant entre la reconnaissance du caractère de service public administratif à la régie Vélib' contenue dans ses statuts et l'application d'un régime fiscal réservé aux services publics industriels et commerciaux.

2 LE FONCTIONNEMENT RÉGULIER DU SYNDICAT

2.1 Une gouvernance institutionnelle régulière

Le fonctionnement courant des instances du syndicat n'appelle pas de critique. Les comités syndicaux et les bureaux sont réunis conformément aux textes, selon une fréquence moyenne bimestrielle. Les comptes-rendus et les pièces présentées aux comités syndicaux sont mis en ligne rapidement sur le site du SAVM. Le quorum est systématiquement vérifié, ce qui a conduit au report de deux réunions sur la période sous contrôle.

Les documents préparatoires figurant à l'appui des convocations aux comités syndicaux pourraient être adressés un peu plus longtemps à l'avance de la réunion effective de ces derniers (actuellement en moyenne de 6 x jours calendaires²⁶) afin de laisser plus de temps de réflexion et de préparation aux membres. Bien que le délai soit conforme aux dispositions régissant les communes et les intercommunalités en matière de délai de convocation de l'assemblée délibérante²⁷, il reste cependant inférieur au délai fixé concernant le délai de convocation pour la réunion des conseils départementaux et régionaux, comprenant la transmission des dossiers relatifs aux affaires qui seront soumises à approbation, qui est de 12 jours francs²⁸.

Le comité syndical a délégué au président l'ensemble des compétences autorisées à l'exception de celles qui lui sont expressément réservées par la loi ou par les statuts le 2 octobre 2020. Le président a formalisé une délégation de signature au directeur général, avec prise d'effet au 1^{er} septembre 2021.

²⁶ Le point 9.4 des statuts, confirmé par le règlement intérieur du bureau et du comité syndical, prévoit cinq jours francs.

²⁷ Article L. 2121-12 du CGCT.

²⁸ Articles L. 3121-19 et L. 4132-18 du CGCT.

Le président et les 14 vice-présidents du syndicat bénéficient d'indemnités de fonction, dont le montant a été fixé à 18,71 % de l'indice brut 1027 pour le président et à 9,35 % pour les vice-présidents. Cela correspond depuis le 1^{er} janvier 2024 à des montants respectifs de 769,08 € bruts par mois et de 384,33 € bruts par mois, soit pour le syndicat une dépense de 73 796,40 € par an. L'attribution correspond ici à l'indemnité maximale autorisée dans le cadre des dispositions législatives et réglementaires en vigueur, et a été approuvée par délibération du 19 octobre 2020.

Par ailleurs, le versement de l'indemnité de fonction est subordonné, en vertu de l'article L. 5211-12 du code général des collectivités territoriales (CGCT) et par la jurisprudence du Conseil d'État²⁹ à l'exercice effectif des fonctions au titre desquelles ils les touchent. La chambre a pu vérifier que chacun de ces élus dispose bien d'une délégation formelle de fonction et qu'à l'exception d'un seul vice-président, ils participent régulièrement aux réunions et aux comités syndicaux. Devant le caractère stéréotypé et uniforme des délégations produites, la chambre invite toutefois le syndicat à rester attentif quant à l'effectivité des fonctions exercées, dans un contexte où cette question est très suivie³⁰.

Enfin, conformément à l'article R. 2221-64 du code général des collectivités territoriales, le syndicat a créé un conseil d'exploitation qui a vocation à être consulté sur toutes les questions d'ordre général intéressant le fonctionnement de la régie Vélib'. Ce conseil d'exploitation reprend la composition du comité syndical, élargie à deux personnalités extérieures qualifiées et est convoqué sur le même support, en siégeant successivement en tant que conseil d'exploitation, puis en tant que comité syndical. Même si les personnalités extérieures participent activement aux débats, il apparaît que le rôle du conseil d'exploitation se résume à émettre un avis sur les délibérations à l'ordre du jour du conseil syndical, alors que les fonctions qui lui sont dévolues par le CGCT sont plus larges (présenter toutes propositions utiles, procéder à toutes mesure d'investigation et de contrôle)³¹.

2.2 Des droits de vote assurant la prééminence de la Ville de Paris malgré une dimension métropolitaine de plus en plus affirmée

Si la question relative aux délégués représentant les membres du syndicat à son comité exécutif est classique et n'appelle pas d'observations, celle relative à la répartition des voix mérite d'être détaillée du fait de son caractère double.

En effet, le nombre de voix détenues par chaque collectivité membre n'est pas le même selon que le syndicat délibère sur le socle commun ou sur la compétence Vélib'. Dans le premier cas, le nombre de voix est lié au nombre de stations Autolib' réalisées et ouvertes au public à la date du 25 juin 2018 (1 222 voix au total), dans le second à celle du nombre de stations Vélib' à la date du vote (1 731 au 2 décembre 2024). Pour le syndicat, cette pondération des voix tend à refléter le poids de chaque collectivité dans l'équilibre du budget principal d'une part, et de la régie Vélib' d'autre part.

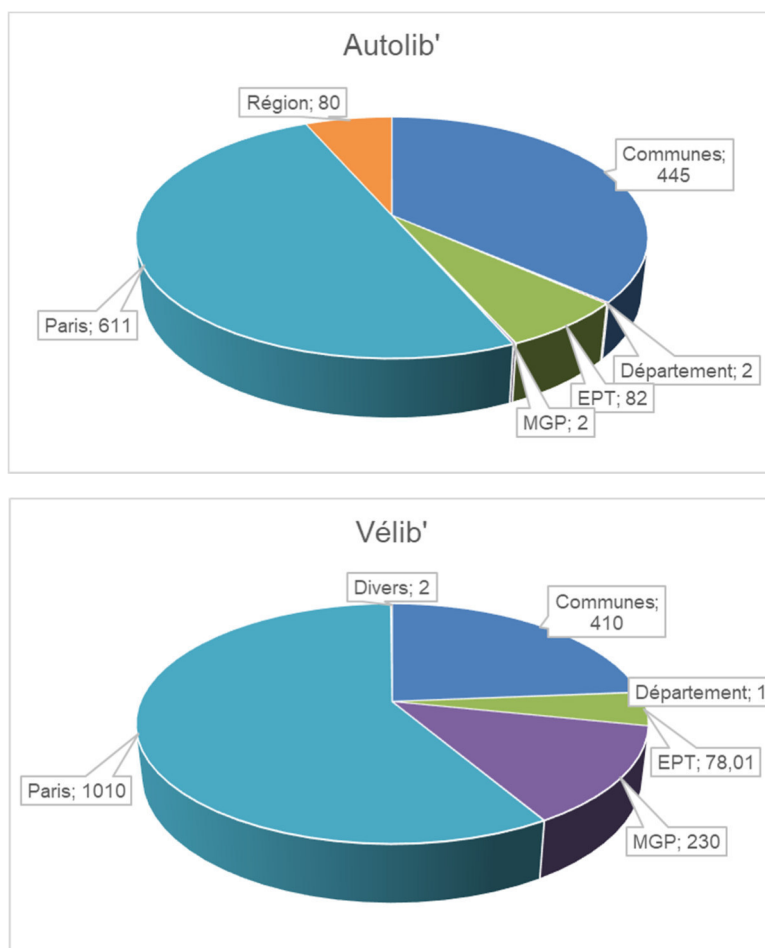
²⁹ Conseil d'État, 5 / 3 SSR, du 19 février 1993, 118161, publié au recueil Lebon - Légifrance et Conseil d'État, 3 / 5 SSR, du 29 avril 1988, 81371 81567, publié au recueil Lebon - Légifrance.

³⁰ Le Conseil constitutionnel a récemment déclaré inconstitutionnelles des dispositions du CGCT exonérant les communes et EPCI de moins de 50 000 habitants de la modulation des indemnités de fonction des élus (décision n° 2024-1094 QPC du 6 juin 2024).

³¹ Un comité des usagers non prévu dans les statuts existe par ailleurs.

Factuellement, au titre d'Autolib', la Ville de Paris dispose de la moitié des voix (611) et au titre de Vélib' de 58 %. Elle peut donc, en théorie, décider seule avec ses deux délégués de la politique suivie. De fait, celle-ci semble satisfaire les adhérents au syndicat, la quasi-totalité des votes se faisant à l'unanimité.

Graphique n° 1 : Nombre de voix Autolib' et Vélib'



Source : Liste d'émargement SAVM du 2 décembre 2024

2.3 Des ressources humaines adaptées à des fonctions de contrôle et de pilotage stratégique

2.3.1 Les statuts et catégories de personnels

Les organigrammes fournis par le syndicat affichent une grande stabilité de l'organisation sur la période contrôlée. La dernière version actualisée comporte quatre directions et un service. Trois nouvelles fonctions sont toutefois apparues : une chargée de mission « relations externes responsabilité sociale des entreprises »³², un chargé de mission « nouvelles mobilités partagées »³³ et une *data scientist*³⁴.

La mise à jour du tableau des emplois et des effectifs est faite régulièrement et soumise à l'approbation des comités syndicaux. Globalement stable depuis le début de la période sous contrôle, ce tableau prévoit actuellement³⁵ 25 emplois permanents. Les effectifs rémunérés montrent un pourcentage significatif de personnels contractuels et stagiaires, ce qui n'est pas anormal compte tenu de la spécificité de certains métiers. Les personnels exclusivement dédiés au service Vélib' sont portés sur le budget annexe, les personnels intervenant également au titre de l'administration générale du syndicat sont portés sur le budget principal, avec refacturation au budget annexe selon une quotité correspondant à la ventilation effective des missions.

**Tableau n° 1 : Effectif du SAVM (budget principal et budget annexe Vélib')
y compris emplois temporaires**

Année	Effectif rémunéré sur l'année	Titulaires	Contractuels (et stagiaires)
2019	32	19	13
2020	26	16	10
2021	25	17	8
2022	25	17	8
2023	25	16	9
2024	28	15	13

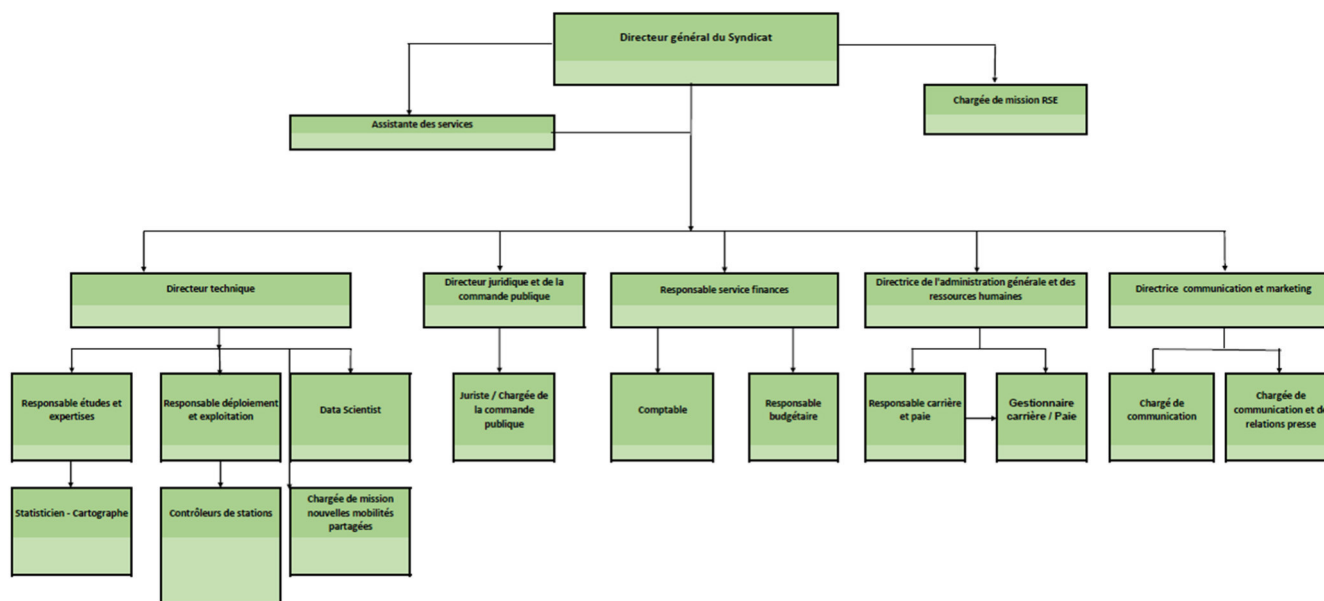
Source : données SAVM retraitées - chambre régionale des comptes (CRC)

³² En 2022.

³³ En 2023.

³⁴ En 2022.

³⁵ Au 18 juin 2024.

Organigramme n° 1 : L'organisation du SAVM au 7 mars 2024

Source : document SAVM

2.3.2 Un régime indemnitaire rénové et régulier

Le régime indemnitaire prend en compte l'ensemble des indemnités et primes versées aux agents titulaires et contractuels, en complément du traitement indiciaire.

Le régime indemnitaire mis en œuvre par le syndicat est régulier, après approbation du régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel (Rifseep), au fur et à mesure de la parution des arrêtés ministériels des corps de référence de l'État (notamment délibérations du 11 décembre 2020 et du 10 octobre 2023). Les montants plafonds annuels de l'indemnité de fonctions, de sujétions et d'expertise sont égaux aux maxima autorisés par la réglementation, sauf pour les ingénieurs territoriaux pour lesquels ils sont légèrement inférieurs, avec une classification par groupes de fonctions cohérente. Le complément indemnitaire annuel est par ailleurs versé selon des critères réguliers, en lien avec l'engagement professionnel et la manière de servir.

2.3.3 Une politique d'achats aux enjeux réduits hors du marché « Vélib'2 »

Les marchés en cours du syndicat au 1^{er} septembre 2024, en-dehors de celui de Smovengo, ne représentaient pas un enjeu financier significatif (moins de 300 000 € sur l'année). Ils étaient constitués uniquement de prestations de conseil (tarification, communication, comptable et juridique). Ceci matérialise la prépondérance du marché de prestations de service « Vélib'2 » sur le reste des achats.

La commission d'appel d'offres est régulièrement constituée, l'élection de ses membres ayant été approuvée lors du comité syndical du 19 octobre 2020, après renouvellement de la représentation de ses membres après les élections municipales, et son règlement intérieur a été adopté lors du comité syndical du 11 décembre 2020.

2.4 Un traitement des données personnelles conforme et un maniement des systèmes d'information sécurisé

Le règlement général sur la protection des données (RGPD) s'applique à tous les organismes, y compris les entités publiques, qui traitent des données personnelles de résidents de l'Union Européenne, suite à son entrée en vigueur le 25 mai 2018. Les organismes publics doivent respecter plusieurs obligations, notamment la nomination d'un délégué à la protection des données, la tenue d'un registre des traitements, l'obligation de transparence et la déclaration des violations de données à la commission nationale informatique et libertés dans un délai de 72 heures.

Le syndicat s'est doté de l'ensemble des outils nécessaires à la correcte application du RGPD.

En complément de la protection des données à caractère personnel, le syndicat a mis en œuvre des dispositifs de prévention concernant la sécurité des données, des réseaux ou serveurs, et des systèmes d'information : filtrage de la messagerie électronique, sauvegarde régulière des données, déploiement d'un antivirus sur chaque poste de travail, de même qu'un pare-feu. La charte informatique précise par ailleurs les dispositions relatives aux mots de passe. L'ensemble des éléments a fait l'objet d'une information aux agents.

Les données traitées sont principalement financières et relatives aux ressources humaines (RH).

En effet, le traitement et la conservation de toutes les données relatives à l'exploitation du service Vélib' sont assurés par le titulaire du marché, qui s'est vu appliquer des obligations à respecter en matière de RGPD par avenant au marché. Dans le cadre de son activité le syndicat dispose, ainsi que prévu au marché, d'une copie de cette base actualisée quotidiennement, dite « Replica » à des fins d'analyse des données dans le cadre du pilotage de l'activité. Cette base ne contient pas les données nominatives des usagers Vélib'.

Une partie de ces données est mise en ligne sur la plateforme d'open-data de Vélib' métropole, ainsi que sur celle de la Ville de Paris, afin de comprendre et analyser le fonctionnement du service, en mode dynamique afin d'en assurer le suivi en temps réel³⁶.

³⁶ Les données en temps réel permettent de connaître le nombre de vélos mécaniques et électriques disponibles à chaque station, ainsi que le nombre de bornettes libres, facilitant ainsi la planification des trajets.

2.5 Une politique de maîtrise des risques qui doit dépasser le seul cadre du contrôle de gestion et s'étendre au contrôle interne

Le syndicat indique que, du fait de sa taille, aucun dispositif de contrôle interne n'a été formalisé, à l'exception d'un règlement intérieur des marchés publics qui encadre sa politique d'achat. Il précise que les efforts de contrôle de gestion portent sur le marché Velib' qui fait l'objet de tableaux de bord et d'un dialogue de gestion nourri, tant en interne que vis-à-vis de l'entreprise prestataire.

Si le contrôle de gestion a pour objet de piloter la performance de l'activité, le contrôle interne permet lui de sécuriser les processus et de maîtriser les risques.

Sans aller jusqu'à un contrôle interne en bonne et due forme pour l'ensemble de ses activités, le syndicat pourrait se doter de fiches de procédures pour pérenniser ses bonnes pratiques et maîtriser les risques sur les processus les plus importants, ayant trait à la fonction financière, la fonction achat ou à la fonction ressources humaines, pour garantir la continuité du service notamment en cas d'absence prolongée ou de mobilité de personnel.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Sa gouvernance, régulière, accorde toujours un rôle prééminent à la Ville de Paris malgré la recherche d'une plus grande dimension métropolitaine et la représentation d'un nombre croissant de collectivités dans son conseil syndical.

Si les fonctions ressources humaines, achat et systèmes d'information n'appellent pas d'observations, la formalisation de procédures écrites de contrôle interne serait utile pour pérenniser les bonnes pratiques et maîtriser les risques de gestion.

3 UNE SITUATION FINANCIÈRE EXPOSÉE À DEUX RISQUES D'EXPLOITATION DISTINCTS

Le SAVM voit son activité retracée par deux budgets : le budget principal porte les opérations de gestion du syndicat et celles relatives à l'extinction de l'activité Autolib' et le budget annexe retrace les opérations relatives à la régie Vélib'. L'ensemble est géré sous la forme d'un service public administratif.

Le budget principal a longtemps porté le risque financier lié au litige opposant le syndicat à la société Autolib'. Depuis que le jugement de la Cour administrative d'appel de Paris de février 2025 est devenu définitif, cette incertitude est levée (cf. *infra* 3.2.2).

L'équilibre du budget annexe, qui porte l'activité principale, est assuré par la nature de service public administratif de celui-ci qui confère un caractère obligatoire aux contributions des collectivités publiques membres qui viennent compléter le financement perçu sur les usagers. Le montant de ces contributions dépend néanmoins de la capacité du syndicat à maîtriser le risque économique que représente l'activité Vélib' (cf. *infra* 3.3).

3.1 Les dispositions communes relatives au cadre budgétaire et financier

3.1.1 Une adoption de l'instruction budgétaire et comptable M57 au 1^{er} janvier 2024

Le SAVM a opéré l'ensemble de ses opérations sous le régime de l'instruction budgétaire et comptable M14, avant d'adopter l'instruction budgétaire et comptable M57 le 1^{er} janvier 2024.

Au cours de la même séance, le syndicat a également approuvé son règlement budgétaire et financier, obligatoire dans le cadre de la mise en œuvre de la M57.

Le syndicat n'a pas adopté de compte financier unique par budget, venant se substituer aux comptes de gestion et aux comptes administratifs, ce passage au compte financier unique n'étant pas obligatoire à ce stade.

3.1.2 La correcte tenue du débat d'orientations budgétaires

Les syndicats mixtes ouverts sont tenus d'organiser un débat d'orientations budgétaires (DOB) puisqu'ils sont soumis aux dispositions applicables aux communes de plus de 3 500 habitants, décrites aux articles L. 2311-1 à L. 2343-2 du CGCT.

Dans les deux mois précédant l'examen du budget primitif, ce débat permet d'ouvrir les discussions au sein de l'assemblée délibérante sur les perspectives financières du syndicat. Ce débat s'appuie sur un rapport dont le contenu est précisé par le CGCT. Les rapports, très similaires d'une année sur l'autre, présentent tout d'abord les éléments de contexte général du syndicat, les données financières de chaque service, avec une brève rétrospective des grandes caractéristiques de l'année écoulée, la structure de la dette du syndicat, les dépenses et les recettes prévues pour l'exercice à venir, ainsi que des éléments détaillés relatifs aux effectifs du syndicat (structure des effectifs, durée du temps de travail, éléments de rémunération y compris avantages en nature, régime indemnitaire, nouvelle bonification indiciaire).

Cependant, contrairement à ce que prévoit l'article L. 2312-1 du CGCT, les rapports ne comportent pas de projections budgétaires sur plusieurs exercices. Si la pertinence de cette présentation n'est pas démontrée, au regard de la faiblesse des opérations d'équipement, elle revêt toutefois un intérêt en section de fonctionnement.

Une prospective pluriannuelle permettrait, en effet, d'anticiper le montant des dotations à appeler auprès des membres, puisque celui-ci varie au fur et à mesure de l'exécution du contrat avec Smovengo et de l'extension du parc de stations qui serait ainsi intégrée dans une stratégie de long terme et non décidée au coup par coup. La chambre prend acte de l'engagement, pris par le syndicat dans sa réponse au rapport d'observations provisoires, d'élaborer une telle prospective.

3.1.3 Une mise à disposition du public des documents budgétaires à améliorer

Selon les articles L. 2313-1 et R. 2313-8, par renvoi de l'article L. 5722-1 du CGCT, plusieurs documents budgétaires doivent être mis en ligne, un mois après leur adoption, dans des conditions garantissant, notamment, leur accessibilité, leur gratuité et leur facilité d'accès pour le public : le rapport annuel adressé à l'assemblée délibérante à l'occasion du débat sur les orientations budgétaires, la note explicative de synthèse (ou rapport de présentation) annexée au budget primitif et celle annexée au compte administratif et transmises au conseil municipal, et enfin une présentation brève et synthétique (différente de la note précitée) retraçant les informations financières essentielles, à joindre au budget primitif et au compte administratif *« afin de permettre aux citoyens d'en saisir les enjeux »*.

Ces éléments viennent compléter les dispositions de l'article L. 5722-1 du CGCT indiquant que les documents budgétaires doivent être mis physiquement à la disposition du public au siège du syndicat, dans les mairies concernées, mais également aux sièges des départements et de la région. Le siège du syndicat n'a pas vocation à recevoir du public, et les conditions du contrôle de l'effectivité de ces mises à disposition sont difficiles à réunir, aussi la mise en ligne des actes budgétaires est-elle à privilégier.

Suite à la recommandation formulée par la chambre dans son rapport d'observations provisoires, le syndicat a créé sur son site internet une rubrique dédiée aux actes budgétaires ayant un caractère financier, afin d'en faciliter l'accès et la lecture : rapports d'orientations budgétaires, montant des contributions annuelles appelées, délibérations de vote des actes budgétaires. Toutefois, depuis la mise en ligne, les actes budgétaires n'accompagnent pas toujours les délibérations auxquels elles se rapportent, ce qui pourra être aisément corrigé.

3.2 Le budget principal exposé aux conséquences financières du contentieux de l'activité Autolib'

3.2.1 Le contenu du budget principal et ses caractéristiques

Les opérations prévues et réalisées sur le budget principal du syndicat correspondent tout à la fois aux opérations générales liées à son administration et aux opérations relatives à la clôture de l'activité Autolib'.

Les opérations réelles d'investissement constatées sur la période de contrôle sont particulièrement réduites et sans restes à réaliser. Aucun endettement n'est en cours, suite au remboursement de la dernière annuité en capital de l'unique emprunt, pour 1,8 M€ en août 2022. Dès lors, les dépenses réelles d'investissement se résument à l'acquisition de matériel de bureau et informatique, et à d'autres immobilisations corporelles, ainsi que quelques agencements, pour des montants faibles.

Les principales recettes réelles d'investissement sont constituées de la capitalisation des excédents de fonctionnement des exercices précédents, près d'1 M€ en 2019, puis autour d'1,3 M€ les années suivantes. En opérations d'ordre, l'autofinancement permet de compléter les ressources à raison de 3,4 M€ annuels. Il est principalement constitué de l'amortissement des subventions d'équipement versées à l'ancien délégataire Autolib' à raison de 3,3 M€ annuels. Sur un montant total de subventions versées inscrites au bilan de 58,6 M€, seuls 36,9 M€ ont été amortis fin 2024. Les opérations d'investissement transitoires entre les collectivités membres et le délégataire sont donc toujours en vigueur malgré l'interruption de service.

Il est curieux que le syndicat procède toujours à l'amortissement de subventions d'équipement ayant servi à financer des actifs qui ont cessé de produire leur potentiel de service pour le syndicat, les communes en ayant récupéré l'usage. Ces subventions d'équipement doivent faire l'objet d'une sortie du bilan par mise à la réforme³⁷. Le syndicat indique à ce sujet être dans l'attente d'instructions de la direction régionale des finances publiques (DRFiP).

En outre, les biens de retour de la concession³⁸ n'ont toujours pas été réintégrés comptablement à l'actif du syndicat. Le SAVM est également dans l'attente d'instructions de la part de la DRFiP concernant la détermination du montant de ces biens, afin de procéder aux opérations comptables (sans transcription budgétaire), et ainsi restituer comptablement ces biens aux communes, afin qu'elles en récupèrent la pleine propriété. Le jugement de la Cour administrative d'appel du 21 février 2025 qui a précisé le périmètre des biens de retour et leur valeur d'indemnisation devrait permettre au syndicat de traiter définitivement ce sujet.

Les opérations de provisions sont semi-budgétaires, elles n'apparaissent au compte administratif qu'en dotation et sont pleinement comptabilisées au compte de résultat et au bilan du compte de gestion.

S'agissant des opérations de fonctionnement, les dépenses réelles sont constituées comme suit :

³⁷ Fiche pratique de la DGFIP et de la dotation globale d'équipement des agglomérations nouvelles sur les subventions d'équipement versées, novembre 2023 - M57_Fiche_SEV.pdf.

³⁸ La DSP avait défini la nature des biens de retour de la concession, à savoir les stations, les travaux de génie civil sur les stations, les bornes de communication et de recharge, le logo, la charte graphique, les données issues du portail informatique, hormis les systèmes d'information acquis par la société ainsi que les modem (en vertu de l'avenant n° 1).

Tableau n° 2 : Dépenses réelles de fonctionnement, budget principal du syndicat (en euros TTC)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var. 2024/2019
<i>011 - Charges à caractère général</i>	441 659,10	509 175,55	356 662,30	425 453,69	528 512,75	954 368,83	116,09%
<i>011 – Charges à caractère général après retraitement (remboursement par la régie Vélib')</i>	441 659,10	256 325,53	169 993,06	136 941,21	172 251,53	444 644,05	0,68%
<i>012 – Charges de personnel</i>	981 527,68	1 157 008,95	1 170 190,16	1 249 296,94	1 166 113,68	1 277 628,36	30,17%
<i>012 – Charges de personnel après retraitement (remboursement par la régie Vélib')</i>	351 018,28	268 671,22	231 481,69	141 245,47	135 686,68	191 478,40	-45,45%
<i>65 – Autres charges de gestion courante</i>	39 361,31	42 410,34	62 569,81	64 837,07	66 627,73	94 246,32	139,44%
<i>66 – Charges financières</i>	292 018,00	213 012,50	132 696,00	53 034,75	-	-	-100%
<i>67 – Charges exceptionnelles</i>	2 166 011,55	12,53	928,00	51 984,60	928,00	127 366,60	-94,12%
Total	3 920 577,64	1 921 619,87	1 723 046,27	1 844 607,05	1 762 182,16	2 453 610,11	-37,42%
<i>Total après retraitement (remboursement par la régie Vélib')</i>	<i>3 290 068,24</i>	<i>780 432,12</i>	<i>597 668,56</i>	<i>448 043,10</i>	<i>375 493,94</i>	<i>857 735,37</i>	<i>-73,93%</i>

Source : comptes administratifs du SAVM et comptes de gestion

Les charges à caractère général sont principalement composées des frais de location relatifs au siège du syndicat, et de frais d'honoraires liés au contentieux en cours concernant Autolib', postes de dépenses qui contribuent à l'essentiel de la hausse des charges à caractère général, particulièrement significative sur l'exercice 2024.

Les charges de personnel ne concernent que les agents mutualisés entre les opérations d'administration générale du syndicat et d'Autolib' d'une part, et de Vélib' d'autre part. Une clé de répartition par agent permet de bénéficier de remboursements, croissants entre 2019 et 2024, de la part du budget annexe. La masse salariale progresse de façon supérieure à l'inflation. Le salaire moyen, chiffré à 47 000 € correspond à un organisme exerçant essentiellement des fonctions de contrôle.

Les charges financières sont désormais nulles du fait du remboursement intégral du seul emprunt constitué. Les charges exceptionnelles de l'exercice 2019 correspondent pour l'essentiel à l'indemnité de 1,9 M€ prévue dans le protocole transactionnel signé avec la SAS Autolib'. Enfin, les dotations versées au chapitre 68 correspondent à la constitution de la provision relative au contentieux en cours avec la SAS Autolib'.

Le mode de financement du syndicat a évolué dans le temps. En effet, suite à la résiliation de la délégation de service public en 2018, une contribution des collectivités adhérentes a été instaurée, avec pour objet, de couvrir les dépenses récurrentes (remboursement de l'emprunt jusqu'à sa dernière échéance, charges de fonctionnement du syndicat), ainsi que les provisions visant à couvrir l'issue du litige né de la résiliation du contrat de DSP avec la SAS Autolib'.

À ces participations, s'ajoute le remboursement par le budget annexe d'une quote-part des moyens et services mutualisés (diverses charges à caractère général et de personnel) avec la régie Vélib'. La refacturation croissante de charges à la régie Vélib' permet de minimiser sensiblement ces postes de dépenses laissés à la seule charge du budget principal.

Tableau n° 3 : Contributions des communes aux charges du syndicat au titre de la compétence Autolib', fixées par station et en euros

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Fonctionnement du syndicat (arrêté au 25 juin 2018)	2 000	1 550	1 630	1 630	964 (*)	950 (*)
Couverture de la provision	3 600	3 600	3 600	9 211	9 211	0
Total	5 600	5 150	5 230	10 841	10 175	950

(*) en tenant compte des résultats cumulés de la section de fonctionnement, selon la délibération modificative applicable.

Source : délibérations du syndicat

Tableau n° 4 : Participation financière effective des communes et dépenses à couvrir, budget principal du syndicat, en euros

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
74748 – Participation des communes	6 325 858,00	5 831 967,00	5 845 342,00	11 629 263,00	10 517 950,00	1 109 666,60
74758 – Participation autres organismes	405 278,25	355 350,00	413 170,00	856 439,00	803 825,00	75 050
Total participations en recettes	6 731 136,25	6 187 317,00	6 258 512,00	12 485 702,00	11 321 775,00	1 184 716,60
Dépenses réelles de fonctionnement après retraitement (remboursement par la régie Vélib')	3 290 068,24	780 432,12	597 668,56	448 043,10	375 493,94	857 735,37
68 – Dotations aux provisions (fonct.)	4 000 000,00	4 000 000,00	4 000 000,00	10 250 000,00	10 250 000,00	0
66 – Charges financières (fonct.)	292 018,00	213 012,50	132 696,00	53 034,75	0	0
16 – Annuité de dette en capital (inv.)	1 800 000,00	1 800 000,00	1 800 000,00	1 800 000,00	0	0
Total dépenses à couvrir par la participation des communes	9 382 086,24	6 793 444,62	6 530 364,56	12 551 077,85	10 625 493,94	857 735,37
Solde entre participations et dépenses à couvrir	- 2 650 949,99	- 606 127,62	- 271 852,56	- 65 375,85	696 281,06	326 981,23

Source : comptes administratifs du SAVM

L'objectif ayant présidé à la mise en place de la contribution des communes n'est que partiellement atteint, dans la mesure où les participations appelées auprès des collectivités n'ont pas couvert en totalité les dépenses récurrentes entre 2019 et 2024.

Si les résultats annuels sont positifs depuis 2020, excepté pour l'exercice 2024, c'est au prix d'un report de charges croissant sur le budget annexe Vélib' (1,595 M€ en 2024 contre 0,883 M€ en 2019).

Tableau n° 5 : Le résultat de la section de fonctionnement, budget principal

en €	2019	2020	2021	2022	2023	2024
CAF brute	3 776 435	5 439 838	5 714 239	12 056 996	10 960 284	340 852
- Dotations nettes aux amortissements	3 384 947	3 378 499	3 366 219	3 368 371	3 364 410	3 364 478
- Dotations nettes aux provisions	4 000 000	4 000 000	4 000 000	10 250 000	10 250 000	0
+ Quote-part des subventions d'inv. transférées	2 843 910	2 843 910	2 843 910	2 843 910	2 843 910	2 843 910
= Résultat section de fonctionnement	- 764 601	905 249	1 191 930	1 282 535	189 785	- 179 715

Source : comptes de gestion

Contrepartie de la couverture de la provision pour contentieux par des participations des collectivités, la trésorerie s'avère de plus en plus abondante. Toutefois, le montant provisionné est chaque année supérieur au montant de la trésorerie disponible. Après neutralisation de l'apport de la provision au fonds de roulement global, la trésorerie nette serait systématiquement négative, traduisant une tension sur les finances du syndicat.

Tableau n° 6 : La situation de trésorerie du budget principal

<i>au 31 décembre (en €)</i>	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<i>Fonds de roulement net global</i>	4 829 152	8 469 886	12 377 847	22 624 419	33 519 778	33 765 406
<i>-Besoin en fonds de roulement global</i>	964 240	892 956	1 122 897	7 497 463	1 159 410	994 569
=Trésorerie nette	3 864 912	7 576 930	11 254 950	15 126 957	32 360 367	32 770 837
<i>en nombre de jours de charges courantes</i>	387,3	1 464,1	2 456,1	3 109,2	6 748,3	5 169,7

Source : comptes de gestion

Tableau n° 7 : Montant de la provision pour litiges constituée

<i>au 31 décembre (en €)</i>	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Solde art. 15111 – Provision pour litiges-	4 000 000	8 000 000	12 000 000	22 250 000	32 500 000	32 500 000

Source : comptes de gestion

S'agissant du délai global de paiement, le code de la commande publique³⁹ fixe un plafond de 30 jours pour le règlement des factures aux fournisseurs et prestataires, dont 20 jours maximum pour le mandatement par l'ordonnateur et 10 jours pour le paiement par le comptable. Le délai global de paiement moyen pour ce budget s'est établi entre 12 et 13 jours pour l'année 2023, selon les dernières données communiquées par le comptable public.

Au final, la lecture du dernier bilan disponible (exercice 2024) tel que figurant dans le compte de gestion du comptable public laisse apparaître un actif immobilisé (21,9 M€) qui représente une part significative de l'actif total (57,9 M€), dominé par des immobilisations incorporelles nettes (21,7 M€) résultant de subventions d'équipement, l'actif circulant (36 M€) étant quant à lui caractérisé par un volume de disponibilités (32,8 M€) représentant plus de la moitié de l'ensemble de l'actif total (57,9 M€), du fait de la constitution des provisions pour risques et charges. Ces dernières (32,5 M€) constituent également plus de la moitié du passif constitué par ailleurs d'un important volume de fonds propres (23,2 M€), alimenté par des subventions transférables (15 M€). L'issue du contentieux avec la SAS Autolib' modifiera très sensiblement les états financiers du syndicat pour cette partie de son activité durant l'exercice 2025.

³⁹ Article 12 du décret n° 2013-269 du 29 mars 2013 relatif à la lutte contre les retards de paiement dans les contrats de la commande publique.

3.2.2 Le contentieux avec la SAS Autolib', des conséquences financières importantes

3.2.2.1 Les « risques financiers sérieux » entraînés par la fin d'Autolib' selon le précédent rapport de la chambre

Le rapport de la chambre de 2018 rappelait l'objet, le modèle économique et l'historique de cette DSP « Autolib' », à l'origine de la création du syndicat. Il en critiquait le pilotage défaillant, les manquements du concessionnaire à ses obligations et enfin l'échec de la tentative de conciliation, résultant en une résiliation de la concession par le syndicat le 25 juin 2018 avec une date d'effet au 31 août de la même année.

Suite à la résiliation de la concession, la société Autolib' a demandé en dédommagement le paiement des indemnités dues au titre des articles 61 et 63 de la DSP, dont elle estimait le montant à 235,24 M€ se décomposant ainsi :

- une indemnité correspondant à la valeur nette comptable (VNC) des actifs non encore amortis (16,86 M€) ;
- une indemnité relative aux coûts de résiliation des contrats en cours conclus pour l'exécution de la concession (43,37 M€) ;
- une indemnité au titre des pertes accumulées entre 2011 et 2018 déduction faite de la somme de 60 M€ (235,01 M€ - 60 M€ = 175,01 M€).

Le syndicat a informé la société Autolib' qu'il acceptait le principe du versement des indemnités correspondant à la VNC des biens de retour et aux coûts de résiliation anticipée des contrats conclus avec des tiers pour l'exécution de la DSP, mais demandait toutefois la justification du montant des évaluations.

En revanche, le syndicat a refusé d'indemniser l'ancien concessionnaire des déficits cumulés de la concession au-delà de 60 M€, au motif que cette compensation n'était due que dans le cas de la mise en jeu de l'article 63.2.2 de la convention lorsque, l'absence d'intérêt économique ayant été constatée, les parties décidaient néanmoins de continuer l'exploitation du service. Selon le syndicat, *« il ressort de la lecture combinée de l'article 61 et de l'article 63.3 de la DSP que cette dernière n'ouvre pas, de manière générale, au profit du concessionnaire, un droit à compensation financière au-delà du seuil de pertes de 60 M€. Ce droit existe uniquement en cas de poursuite de la DSP sur le fondement de l'article 63.2.2 »*. La résiliation étant intervenue sur le fondement de l'article 63.3, le syndicat ne voyait pas de justification à verser l'indemnité réclamée au titre (vi) de l'article 61 de la DSP.

3.2.2.2 Un jugement de la Cour administrative d'appel en février 2025 lourd de conséquences sur les finances du syndicat

L'affaire a été portée devant le tribunal administratif de Paris, qui a statué le 12 décembre 2023 par le jugement n° 1919348/3-3. Dans celui-ci, il a estimé qu'il y avait lieu d'écarter l'application de la convention de DSP conclue le 25 février 2011 entre le SAVM et la SAS Autolib' au motif qu'elle était, dans son ensemble, entachée de nullité.

La SAS Autolib' a formé appel de cette décision le 9 février 2024 auprès de la cour administrative d'appel de Paris et demandé l'annulation du jugement du 12 décembre 2023, et la condamnation du SAVM à lui verser la somme à parfaire de 235 528 363,10 € au titre de la résiliation de la convention, assortie des intérêts moratoires et, le cas échéant, de la capitalisation des intérêts échus ou à défaut de condamner le SAVM à lui verser de somme à parfaire de 301 935 019,15 € sur les terrains quasi-contractuel et quasi-délictuel, assortie des intérêts moratoires et, le cas échéant, de la capitalisation des intérêts échus.

Par jugement⁴⁰ en date du 21 février 2025, la Cour administrative d'appel de Paris a condamné le SAVM à verser à la société Autolib' une somme de 66,1 M€, assortie des intérêts de retard, soit un total de 75,5 M€.

Ce jugement en appel, qui infirme le jugement en première instance, précise que le calcul de cette indemnité est fondée sur :

- la VNC des biens de retour (bornes de recharge, etc.), non totalement amortis, bénéficie d'une indemnisation de près de 13 M€, leur propriété étant revenue au SAVM sans que la société Autolib' n'ait pu les exploiter et les amortir sur la durée initialement prévue au contrat ;
- les coûts raisonnables de résiliation des contrats en cours, conclus par la société Autolib' pour l'exécution du contrat (baux, contrats passés avec des fournisseurs) sont indemnisés à hauteur de 8,2 M€ ;
- le dépassement du seuil de pertes 60 M€ prévu au contrat à hauteur de 44,9 M€. Si la Cour précise que les manquements de la société Autolib' ne sont pas à l'origine du défaut d'intérêt économique de la concession, qui est essentiellement dû à une prévision de chiffre d'affaires excessivement optimiste lors du lancement du service, elle constate que tant la société Autolib' que le SAVM ont tardé à réagir aux difficultés de la concession, alors que le défaut d'intérêt économique était avéré dès novembre 2013. Elle en déduit que la société peut prétendre à une indemnisation des pertes uniquement pour le seul déficit cumulé de la concession excédant 60 M€ jusqu'à fin 2013.

Tableau n° 8 : Indemnisations demandées dans le contentieux Autolib' (en €)

Demandes indemnitaires	Demande SAS Autolib' 1 ^{ère} instance	Demande SAS Autolib' à titre subsidiaire	Position défendue par le SAVM	Position retenue par la CAA
VNC des biens de retour, article 61 (i)	16 516 716	16 516 716	10 306 710	12 978 670
Résiliation des contrats en cours, article 61 (v)	43 996 909	43 996 909	2 753 203	8 228 547
Dépassement du seuil de 60 M€ de pertes (vi)	175 014 738	235 014 738	-	44 871 000
Indisponibilité de fonds propres	-	6 406 656	-	-
Total :	235 528 363	301 935 019	13 059 913	66 078 217

Source : données SAVM du 19 août 2024, mémoire en défense du 12 novembre 2024 et jugement de la CAA

Ce jugement étant d'exécution immédiate, le SAVM a dû s'y conformer en procédant au règlement des sommes correspondantes. Aucune partie ne s'est pourvue en cassation auprès du Conseil d'État.

⁴⁰ N° 24PA00645.

3.2.2.3 Le syndicat a pu surmonter un provisionnement du risque insuffisant

Le syndicat, assisté d'un cabinet d'avocats, avait réalisé plusieurs évaluations de ce qu'il estimait raisonnablement être dû à la SAS Autolib'.

Une provision du risque initialement fixée à 20 M€, avait été augmentée à 32,5 M€⁴¹ par délibération du 22 juin 2022. Le montant de la provision n'était pas systématiquement disponible sur les actes budgétaires (cas de l'annexe B3.1 du budget primitif 2024 voté en M57 qui portait la mention « sans objet », cas de l'annexe A4 du compte administratif 2023 qui était renseignée mais de manière erronée, à zéro). Or, conformément au tome II de l'instruction budgétaire et comptable M57, il convient de veiller à renseigner systématiquement l'annexe relative à la constitution des provisions et de s'assurer de la concordance entre le montant qui y figure avec celui inscrit au bilan du compte de gestion.

La provision devait être intégralement abondée par les contributions des communes concernées, ce qui impliquait un prélèvement significatif sur leur budget. De fait, elle n'avait pas été financée dans sa totalité par les seules contributions des communes membres⁴², en raison du refus de certaines d'entre elles d'assumer les conséquences financières de la rupture de la DSP.

Suite au jugement de la Cour administrative d'appel en février 2025, le SAVM a été condamné à verser immédiatement l'intégralité du montant dû (75,5 M€). Une fois repris le montant provisionné (32,5 M€), il lui a donc fallu trouver un financement et une la possibilité de réaliser une inscription budgétaire de 43 M€ en fonctionnement sur l'exercice 2025 afin de pouvoir exécuter l'intégralité de la décision de justice. En application de l'instruction budgétaire et comptable M57, le syndicat a pu obtenir une autorisation conjointe de la directrice générale des finances publiques et de la directrice générale des collectivités locales de financer cette charge de fonctionnement par l'emprunt, avec un étalement sur cinq années, au moyen d'opérations d'ordre entre sections, par des versements annuels de 8,6 M€.

Ainsi, le syndicat a souscrit un emprunt de 33 M€ auprès de l'Agence France locale⁴³ (AFL) courant jusqu'en avril 2029, et en complément un prêt relais de 10 M€ sur un an.

Le SAVM devra lever chaque année auprès de ses membres adhérents au titre d'Autolib' le montant correspondant aux remboursements du prêt de l'AFL, sous forme de cotisations exceptionnelles.

Enfin, une fois les conséquences financières et patrimoniales de la résolution du litige totalement apurées, cette compétence devra être supprimée, le service public correspondant ayant totalement disparu, et le syndicat devra en tirer les conséquences sur le plan de ses statuts et de son organisation budgétaire.

⁴¹ Avec un versement prévu sur deux exercices : 2022 et 2023.

⁴² Le montant restant à recouvrer au titre de la provision est d'environ 705 276 €.

⁴³ L'AFL est une banque de développement local dont l'actionnariat est uniquement composé de collectivités locales.

3.3 Le périmètre Vélib', des contributions croissantes des adhérents malgré une fréquentation en hausse

3.3.1 Le contenu du budget et ses principales caractéristiques

Le SAVM voit son activité retracée par deux budgets : le budget principal porte les opérations de gestion du syndicat et celles relatives à l'extinction de l'activité Autolib' et le budget annexe retrace les opérations relatives à la régie Vélib'. L'ensemble est géré, en hors taxe, sous la forme d'un service public administratif (SPA).

La quasi-totalité des dépenses d'exploitation courante est représentée par le paiement des prestations versées à l'opérateur du service Vélib', Smovengo, dans le cadre du marché conclu avec lui pour quinze ans. Le service est financé par les recettes perçue sur les usagers et par les contributions obligatoires versées par les collectivités adhérentes qui font l'objet d'un vote annuel en conseil syndical, de manière à ajuster leur montant et ainsi assurer l'équilibre des comptes de la régie en fin d'année.

Or, ce budget annexe suit les mêmes règles fiscales que celles applicables aux services publics industriels et commerciaux, qui, sauf exception, doivent trouver leur équilibre en dehors de tout versement de subvention publique.

La lecture budget annexe ne permet pas de rendre compte de la situation financière du service, qui dépend pour l'essentiel de la capacité du prestataire à respecter ses obligations contractuelles. Le syndicat doit ainsi s'employer, via le contrôle de son prestataire, à faire respecter, et si nécessaire, à rétablir, l'équilibre économique sous-jacent au contrat signé avec lui.

Les équipements amortissables (vélos, stations, ateliers, logiciels) n'appartiennent pas au syndicat mais à son prestataire. Les opérations réelles d'investissement du syndicat sont de ce fait particulièrement réduites. Elles consistent essentiellement à l'équipement du siège du syndicat en mobilier et en matériel informatique pour des montants mineurs, de l'ordre de quelques milliers d'euros annuels. En complément, des opérations de cautionnements reçues en recettes et reversées en dépenses budgétaires correspondent à des interventions de travaux sur l'espace public avec un impact sur les stations Vélib' (neutralisation, dépose, réimplantation). Pour ce qui est du reste des opérations, aucun emprunt n'est en cours et les opérations d'ordre sont limitées à des niveaux faibles d'amortissement des biens acquis.

S'agissant des opérations réelles de fonctionnement, la partie dépenses est essentiellement constituée de deux postes.

Le premier correspond aux dépenses courantes de fonctionnement dont la tendance est haussière et qui correspondent :

- à l'exécution du contrat avec Smovengo,
- aux charges refacturées par le budget principal du syndicat,
- à des honoraires correspondant à de la veille et de la représentation juridique assurées par un cabinet d'avocats, ainsi qu'à un audit du marché Vélib'.

Les versements au titulaire du marché du montant annuel évoluent en fonction d'indices, liés notamment à la convention collective du secteur, dont le montant définitif n'est connu qu'au cours de l'année d'exécution. Selon les rapports d'orientations budgétaires, ce montant forfaitaire annuel est passé de 32,0 M€ en 2019 à 48,03 M€ en 2024.

Ce socle est complété principalement par une indemnité pour vol et vandalisme de vélos, dont un montant maximum est prévu au marché (1,59 M€), un intéressement aux recettes usagers, une compensation de la surutilisation de vélos, l'installation et l'exploitation de stations supplémentaires (au bordereau de prix unitaires), le surcoût lié à l'augmentation des VAE, etc.

Tableau n° 9 : Structure des dépenses courantes de fonctionnement de la régie Vélib', en euros HT

Chap. 011	2019	2020	2021	2022	2023	2024
611 – exécution contrat de prestation de services	41 145 943,30	47 313 473,29	48 947 986,59	53 735 430,55	63 839 584,64	64 129 173,37
62871 - Remboursement au BP	0	0	157 041,40	245 139,09	297 709,55	432 776,33
6226 - Honoraires	51 137,75	11 230,00	44 098,00	185 761,51	122 473,11	71 406,50
Autres dépenses	128 888,00	192 898,82	43 003,28	5 924,34	160 530,55	77 975,83
Total chap.011	41 325 969,05	47 517 602,11	49 192 129,27	54 172 255,49	64 420 297,85	64 639 925,53

Source : comptes administratifs du budget annexe

En ce qui concerne les remboursements de frais par le budget annexe au budget principal, la chambre constate l'absence de toute opération sur l'exercice 2019 (alors que les moyens matériels du syndicat tels que les frais de siège ou les fluides étaient pourtant mutualisés avec la régie), et des discordances sur les exercices suivants. Elle invite le SAVM à être vigilant quant à la correcte imputation comptable⁴⁴ de ces opérations réciproques entre budgets.

Le délai global de paiement aux fournisseurs se situe entre 17 et 18 jours en moyenne en 2023, selon les dernières données disponibles, bien en deçà du seuil réglementaire de 30 jours.

Le second poste principal de dépenses de fonctionnement est constitué par les charges de personnel qui sont principalement portées par le budget principal mais font l'objet d'une refacturation croissante par ce dernier : de 44 % en 2019 à 65,4 % en 2024.

Tableau n° 10 : Charges de personnel portées par le budget annexe de la régie Vélib', en euros

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Chap. 012 – Charges de personnel	1 480 364,93	1 337 303,14	1 329 141,52	1 430 353,72	1 526 180,08	1 659 790,65
dont remboursement au budget principal	654 253,37	888 337,73	938 708,47	1 108 051,47	1 030 427,00	1 086 149,96

Source : comptes administratifs de la régie Vélib'

⁴⁴ La refacturation ne peut afficher que la somme TTC, le budget annexe ne pouvant récupérer la TVA.

Les produits d'exploitation sont constitués des recettes perçues sur les usagers, selon la grille tarifaire en vigueur et la fréquentation du service, et complétés par les participations des collectivités membres, pour la part restante.

La grille tarifaire de Vélib' matérialise la volonté du syndicat d'encourager un maximum d'usagers à utiliser le vélo pour réduire la pollution, dans le cadre de deux services distincts et complémentaires : d'une part les vélos mécaniques, dont la tarification est particulièrement attractive et d'autre part les vélos à assistance électrique.

Après une adaptation relative à la période liée à la crise sanitaire de la Covid'19, une nouvelle grille tarifaire a été adoptée, avec prise d'effet au 1^{er} août 2021, en remplacement de la grille en vigueur depuis 2017. L'offre est ainsi organisée, de manière à proposer une flexibilité permettant à chacun de choisir la formule la plus adaptée à ses besoins, que ce soit pour une utilisation ponctuelle ou régulière, en vélo mécanique ou électrique, avec des réductions pour certains publics.

La tarification comporte différentes formules d'abonnement :

- « V-Libre », destinée aux usages occasionnels : un abonnement sans frais, mais avec une facturation dès la première minute d'utilisation (1 € la première demi-heure de trajet en Vélib' mécanique (vélo vert) et 3 € les 45 premières minutes en Vélib' électrique (vélo bleu) ;
- « V-Plus » pour les usages réguliers en Vélib' mécanique : un abonnement à 3,10 € par mois, la première demi-heure de chaque trajet est gratuite en Vélib' mécanique (vélo vert) mais les trajets sont facturés dès la première minute en Vélib' électrique (vélo bleu) ;
- « V-Max » pour les usages réguliers en Vélib' électrique : un abonnement à 9,30 € par mois, la première heure de chaque trajet en Vélib' mécanique (vélo vert) est gratuite et l'utilisateur bénéficie de deux trajets gratuits par jour en Vélib' électrique (vélo bleu), cette dernière restriction visant à prévenir d'éventuels mésusages.

L'engagement pour les formules avec abonnement est de 12 mois, avec au choix un paiement mensuel ou annuel et des minutes « bonus » viennent récompenser les usagers ayant un comportement vertueux au sens de la régulation des vélos.

Par ailleurs, une tarification pour les usagers ponctuels est prévue, sous forme de forfaits temporaires : « Ticket V » (3 € pour un trajet unique de 45 minutes, en vélo mécanique ou à assistance électrique), passe 24 heures classique (5 € pour des trajets illimités pendant 24 heures, avec 30 minutes gratuites par trajet en vélo mécanique), passe 24 heures électrique (10 €, incluant 60 minutes gratuites par trajet en vélo mécanique et 5 trajets de 45 minutes en vélo électrique), passe 3 jours électrique (20 €, avec les mêmes conditions que le passe 24 heures électrique mais sur 3 jours).

Cette grille n'a été révisée qu'à la marge depuis la refonte de 2021⁴⁵, en dépit d'une évolution d'offres de mobilités concurrentes, notamment de vélos en « *free-floating* » en développement au cœur de Paris et qui a subsisté à l'interdiction des trottinettes en libre-service depuis le 1^{er} septembre 2023, et d'autre part d'une évolution de la tarification des transports en commun par IDFM à compter du 1^{er} janvier 2025. Elle a par ailleurs été étoffée d'une offre dédiée aux employeurs souhaitant financer les abonnements de leurs salariés, introduite par délibération en date du 3 octobre 2022.

⁴⁵ Pour le tarif « V-Max » des abonnements de courte durée en décembre 2022.

Toutefois, le syndicat envisage une évolution tarifaire significative du service. Pour ce faire il a sollicité les services d'un cabinet spécialisé, après consultation, au cours de l'année 2024. Un niveau de fréquentation élevé, le choix de maintenir une tarification très accessible pour certains publics ou pour les vélos mécaniques, une tarification plus dynamique pour les vélos à assistance électrique font partie des points à considérer, dans la perspective d'une maîtrise voire d'une baisse du reste à charge pour les communes.

En effet la participation sollicitée auprès des communes, qui fait l'objet d'un vote annuel par délibération, constaté à l'unanimité, augmente de manière continue, de 25 % entre 2019 et 2024. Sa part dans les produits totaux diminue, en raison de l'augmentation des recettes perçues sur les usagers qui deviennent majoritaires.

**Tableau n° 11 : Participation des communes et autres groupements au service Vélib',
tenant compte des dépenses liées au fonctionnement du syndicat pour la compétence Vélib'
et de la contribution inhérente aux coûts d'exploitation (en €)**

<i>Exercice (après ajustement éventuel)</i>	Ville de Paris (prix par station)	Collectivités hors Paris (prix par station)	Complément par la Métropole du Grand Paris (MGP)
2019	19 700	9 700	-
2020	19 825	9 825	100 000 € (contribution au titre de la gestion administrative du syndicat, soit 500 € par station) + 3,9 M€ pour l'exploitation du service (partenariat)
2021	20 000	10 000	100 000 € (contribution au titre de la gestion administrative du syndicat) + participation par station pour les stations ouvertes sur le territoire de la MGP hors Paris (10 000 € avant le 01/01/2020, et 61 336 € l'année d'ouverture puis 61 336 € par an pour celles ouvertes à compter de 2021 dans la limite de 155 stations)
2022	20 000	10 000	100 000 € (contribution au titre de la gestion administrative du syndicat) + participation par station pour les stations ouvertes sur le territoire de la MGP hors Paris (10 000 € avant le 01/01/2020, et 55 000 € l'année d'ouverture puis 10 000 € par an pour celles ouvertes à compter de 2020 dans la limite de 100 stations)
2023	22 304	11 152(*)	111 520 € (contribution au titre de la gestion administrative du syndicat) + participation par station pour les stations ouvertes sur le territoire de la MGP hors Paris (11 152 € avant le 01/01/2021, et 61 336 € l'année d'ouverture puis 11 152 € par an pour celles ouvertes à compter de 2023 dans la limite de 100 stations)
2024	22 304	11 152(*)	111 520 € (contribution au titre de la gestion administrative du syndicat) + participation par station pour les stations ouvertes sur le territoire de la MGP hors Paris (11 152 € avant le 01/01/2020, 6 589,82 € en 2021, 61 336 € en 2022, et 61 336 € l'année d'ouverture puis 11 152 € par an pour celles ouvertes à compter de 2023 dans la limite de 155 stations)

(*) avec une proratisation au trimestre pour les stations installées à compter du 3^{ème} trimestre de l'année
Source : délibérations du SAVM

Dès lors, le profil des recettes de fonctionnement de la régie Vélib' est le suivant :

Tableau n° 12 : Structure des principales recettes de fonctionnement du budget annexe Vélib', en euros HT, rattachement à l'exercice compris, après retraitement

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
70688 – Produits d'exploitation du service	10 337 729,47 (prévision budgétaire 10 273 000,00)	20 383 462,49 (prévision budgétaire 20 290 310,00)	20 059 047,21 (prévision budgétaire 21 767 983,41)	25 177 225,99(*) (prévision budgétaire 21 840 799,79)	27 527 587,16 (prévision budgétaire 30 250 000,00)	32 361 954,44 (prévision budgétaire 30 686 011,52)
70878 - Prestations annexes (neutralisation de stations selon délibération, ...)	61 394,51	116 295,34	153 296,88	378 349,61	848 828,79(**)	1 237 002,03
7588 – Autres produits de gestion courante (neutralisation de stations par convention)	132 268,46	284 364,27	188 143,30	1,74 (*)	1,29	47 477,47
74 – Participation des communes et groupements	26 883 250,00 (prévision budgétaire 26 892 000,00)	27 612 187,50 (prévision budgétaire 27 676 575,00)	29 510 000,00 (prévision budgétaire 30 245 000,00)	29 985 000,00 (prévision budgétaire 31 154 999,98)	34 255 040,84 (prévision budgétaire 34 199 464,00)	33 732 493,84 (prévision budgétaire 34 803 000)
7711 – Pénalités versées par le titulaire du marché	4 000 000,00	500 000,00	0,00	2 110 426,00	525 173,00	521 330,00
Part du financement public dans le total entre les participations publiques et les produits d'exploitation (en %)	72,2	57,6	59,5	54,3 après retraitement	55,4	51

(*) après réaffectation de 8 681 473,39 € du compte 7588 vers le compte 7068.8 du fait d'erreurs d'imputation correspondant à des recettes des usagers entre mars et juin 2022

(**) dont 691 793,28 € de déposes de stations et 136 020,58 € de remboursements de neutralisations

Source : comptes administratifs du budget annexe, titres de recettes

Depuis 2019, les contributions des collectivités s'accroissent mais de manière moindre que les produits d'exploitation du service (redevances perçues sur les usagers).

Le produit d'exploitation progresse de manière erratique : il a doublé entre 2019 et 2020, est resté stable entre 2020 et 2021, ce que le syndicat explique par la persistance des effets de la crise sanitaire et le fait que la nouvelle grille tarifaire n'est entrée en vigueur qu'à partir du second semestre 2021. La hausse connue depuis 2021 est significative et s'explique pour l'essentiel par la hausse de fréquentation du service, l'effet tarifaire étant faible.

Enfin, une partie du produit d'exploitation du service est issue des pénalités contractuelles réclamées et obtenues auprès du titulaire du marché.

Au final, l'exploitation du service est contrastée sur le plan financier. En effet, le résultat de la section de fonctionnement est irrégulier d'une année sur l'autre, se montrant tantôt positif, tantôt négatif.

Tableau n° 13 : Le résultat de fonctionnement de la régie Vélib'

en €	2019	2020	2021	2022	2023	2024
CAF brute	- 1 343 078	77 676	- 605 120	2 210 203	- 2 372 204	1 589 171
- Dotations nettes aux amortissements	2 067	864	615	5 196	1 316	2 115
= Résultat section de fonctionnement	- 1 345 144	76 812	- 605 734	2 205 008	- 2 373 520	1 587 056

Source : Logiciel Anafi, d'après les comptes de gestion

Avec un résultat cumulé entre 2019 et 2024, négatif à hauteur de près de 1,4 M€, la situation de trésorerie devient moins favorable, passant de 53,2 jours de charges courantes en 2019 à 18,7 jours en 2024. En revanche, le besoin en fonds de roulement reste structurellement négatif, le cycle d'exploitation étant générateur de ressources (décalage favorable pour la régie entre l'encaissement des recettes et le décaissement des dépenses).

Au final, le bilan est caractérisé par un faible actif immobilisé, un actif circulant significatif principalement constitué par les créances puis les disponibilités, et au passif par un volume conséquent de dettes non financières, toutefois en diminution.

Tableau n° 14 : La situation de trésorerie de la régie Vélib'

<i>au 31 décembre en €</i>	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<i>Fonds de roulement net global</i>	278 993	376 669	- 189 552	2 009 046	- 377 156	1 250 977
<i>- Besoin en fonds de roulement global</i>	- 5 956 841	- 5 150 652	- 3 633 578	- 3 923 821	- 3 665 203	- 2 338 716
<i>=Trésorerie nette</i>	6 235 834	5 527 321	3 444 026	5 932 867	3 288 047	3 399 693
<i>en nombre de jours de charges courantes</i>	53,2	41,3	24,9	39,0	18,2	18,7

Source : Logiciel Anafi, d'après les comptes de gestion

3.3.2 La fiabilisation de la perception des recettes

Les recettes perçues sur les usagers sont encaissées et reversées par le titulaire du marché selon les modalités prévues, postérieurement à la signature du marché, par l'avenant n° 4 du 17 décembre 2018. Par cet avenant, le syndicat a habilité son prestataire Smovengo à encaisser, en son nom et pour son compte, le prix des locations et des abonnements.

La DRFiP, qui est le comptable public assignataire, confirme sur ce point la position juridique indiquée à l'occasion du dernier contrôle de la chambre par courrier au président de la chambre régionale des comptes en date du 29 août 2019. Ce courrier rappelait les termes de l'instruction BOFIP-GCP-17-0005 du 22 février 2017 relative aux mandats passés par les collectivités territoriales, leurs établissements publics et leurs groupements, selon lesquels, d'une part, « *lorsque le service est confié au prestataire au titre d'un marché de service, l'application de la jurisprudence du Conseil d'État conduit à regarder les recettes qu'il encaisse comme des recettes privées.* », et en complément que « *c'est au regard de ce cantonnement de la notion de recette publique qu'ont été établies et doivent être interprétées les catégories de recettes dont l'encaissement ou le recouvrement peut être effectué par un tiers autre que le comptable public assignataire de la collectivité territoriale limitativement énumérées aux articles L. 1611-7, L. 1611-7-1 et D. 1611-32-9 du CGCT.* ».

Cette interprétation ne fait donc pas obstacle au recouvrement par la société Smovengo des recettes perçues sur les usagers conformément à la grille tarifaire votée par le syndicat, dès lors que le caractère public des sommes collectées ne serait effectif qu'au moment de leur versement au comptable assignataire.

En-dehors de l'exception prévue pour la période des jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, le SAVM ne peut donc régulièrement confier des possibilités d'encaissement à des tiers autres que son prestataire de service, la société Smovengo. En effet, selon l'article L. 1611-7-2 du CGCT⁴⁶, seules les autorités organisatrices de la mobilité, ce que n'est pas le SAVM, peuvent, sur avis conforme de leur comptable public et par convention écrite, confier à un organisme public ou privé l'encaissement de recettes des services de mobilité.

En effet, à titre dérogatoire et provisoire (du 1^{er} mai 2024 au 31 décembre 2024), l'article 27 de la loi n° 2023-380 du 19 mai 2023 relative aux jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 et portant diverses autres dispositions, a autorisé les syndicats mixtes n'ayant pas la qualité d'autorité organisatrice de la mobilité qui organisent un service public de location de bicyclettes à passer une telle convention avec un organisme public ou avec un organisme privé.

Cependant, dans les faits, le SAVM n'a pas pu saisir l'opportunité de recourir à la commercialisation de ses services par des tiers, estimant que les développements informatiques à consentir à cet effet étaient financièrement disproportionnés au regard du potentiel commercial et de la brièveté de la période dérogatoire.

Il appartient au syndicat de s'assurer par tous les moyens de contrôle appropriés que les sommes encaissées auprès des usagers lui sont effectivement reversées dans leur intégralité⁴⁷, et que la gestion des cautions et des relances sur impayés est correctement réalisée.

Il doit également pouvoir adapter les moyens de paiement aux attentes des usagers, sans courir de risque juridique.

La sécurisation et la fiabilisation du recouvrement de ces recettes devraient faire l'objet d'un processus spécifique dans le cadre de la mise en place du dispositif de contrôle interne préconisé par la chambre.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

L'exploitation du service Vélib', telle que retranscrite dans les comptes du syndicat s'équilibre, grâce à des contributions votées et versées annuellement par les communes adhérentes qui viennent compléter au juste besoin les redevances perçues auprès des usagers. Ces dernières, bien qu'en hausse continue, s'avèrent insuffisantes pour financer le service, dont l'exécution est portée par un prestataire placé sous la surveillance du syndicat. Le budget principal porte quant à lui le risque afférent au contentieux avec la SAS Autolib' dont l'issue, en février 2025, fait peser une charge financière de 66 M€ sur les comptes du syndicat.

⁴⁶ « II. Les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3, L. 1241-1 et L. 1243-1 du code des transports et leurs établissements publics peuvent, sur avis conforme de leur comptable public, confier à un organisme public ou privé l'encaissement des recettes des services de mobilité ou de stationnement ou d'un service numérique multimodal fourni dans les conditions prévues à l'article L. 1115-12 du même code et le paiement des dépenses de remboursement des usagers de ces services et des personnes morales qui assurent le paiement de ces services. »

⁴⁷ Le paiement par le pass Vélib' ou par le pass Navigo est indifférencié, et ne constitue qu'un support de validation des courses, le mandataire retenu étant seul collecteur des sommes réglées par les usagers.

4 UNE QUALITÉ DE SERVICE VÉLIB' EN AMÉLIORATION

4.1 La réponse du syndicat aux difficultés rencontrées lors du renouvellement du service

Le démarrage du service Vélib' dans sa 2^{ème} génération, avec le nouvel opérateur Smovengo a été chaotique, ainsi que décrit par le précédent rapport de la chambre et dans une enquête menée par une association de cyclistes⁴⁸.

Pour rappel, le changement d'opérateur s'est accompagné de problèmes techniques et logistiques, ayant provoqué une vague de désabonnements. Smovengo avait dû faire face à un retard important dans la mise en place des nouvelles stations et des nouveaux vélos, ainsi qu'à des problèmes de raccordement électrique et de manque de personnel.

Actuellement, le syndicat doit faire face au défi de la hausse continue de la fréquentation : si des efforts importants sont déployés pour augmenter la capacité et améliorer la qualité du service, des contraintes persistent en matière de disponibilité des vélos, de maintenance et de régulation.

4.1.1 L'amélioration de la qualité de service a nécessité de nombreux avenants au marché d'origine

Depuis sa notification le 9 mai 2017, le marché portant sur la conception, la fabrication, la pose, la mise en service, l'entretien, la maintenance et la gestion du dispositif de vélos en libre-service « Vélib'2' » au groupement Smovengo, devenu Smovengo, a fait l'objet de 13 avenants, dont 9 sont intervenus durant la période de contrôle.

Les premiers avenants ont été pris dans le contexte des difficultés rencontrées à l'occasion de la mise en service (retards dans le déploiement des stations prévues, dysfonctionnements dans les prestations attendues) :

- l'avenant n° 5 du 8 février 2019 visait à diminuer le montant global de la partie forfaitaire globale du prix du marché, en conséquence d'une révision à la baisse du versement pour l'année 2018, formalisée par un protocole transactionnel, suite aux dysfonctionnements et retards constatés dans le cadre du déploiement du service ;
- l'avenant n° 6 du 22 janvier 2020 introduisait la même disposition, la situation constatée en 2018 n'ayant pas été totalement résorbée en 2019.

⁴⁸ Association Paris en Selle, « Évaluation-du-service-velib-par-ses-usagers », octobre 2019.

L'avenant n° 7 du 23 janvier 2020 visait quant à lui, d'une part à arrêter les modalités de mise en œuvre de nouvelles recettes complémentaires (commercialisation de codes promotionnels) ainsi que les modalités d'indemnisation du titulaire du marché dans les cas de vol et de vandalisme de vélos et de stations, et d'autre part, à modifier les modalités d'application des pénalités (avec introduction d'une clause de revoyure en cours d'année dès l'atteinte d'un montant cumulé estimé de pénalités). Ceci est conforme à la jurisprudence qui invite l'acheteur à faire une application raisonnée des pénalités de retard, dont l'application doit tenir compte des conséquences pour l'entreprise⁴⁹.

Les avenants les plus récents ne comportent que des modifications mineures sans incidence financière sur le montant du marché.

L'ensemble de ces avenants a amené une diminution du montant du marché, cumulée sur la durée du marché, égale à 1,51 % du montant initial. Ainsi les règles fixées à l'article L. 1414-4 du CGCT et aux articles L. 2194-1 à L. 2194-3 et R. 2194-1 et suivants du code de la commande publique en matière de passation d'avenants aux marchés sont respectées.

Si la relation contractuelle a fait l'objet de nombreuses modifications par avenants, elle semble désormais stabilisée.

4.1.2 Le niveau de service inférieur aux attendus du marché a justifié l'application des pénalités contractuelles

Le marché prévoit 4 critères et 10 indicateurs de qualité du service, renseignés mensuellement par le prestataire ou via des contrôles contradictoires (critère 3) :

- Nombre de vélos (critère transversal) :
 - respect du nombre moyen mensuel minimum de vélos disponibles,
 - respect du pourcentage de vélos à assistance électrique (VAE) disponibles,
- Régulation (critère 1) :
 - disponibilité des vélos, dont un indicateur spécifique VAE,
 - disponibilité des places en station,
- Relation client (critère 2) :
 - temps de prise en charge lors d'un appel téléphonique,
 - délai de réponse aux courriers et courriels,
- Disponibilité effective du service (critère 3), qui vérifie que :
 - les vélos affichés comme disponibles sont réellement utilisables,

⁴⁹ Le juge administratif s'est même reconnu le droit d'en moduler le montant (CE, 29 déc. 2008, OPHLM de Puteaux, n° 296930 et CE, 19 juillet 2017 Centre hospitalier de psychiatrie de l'enfant et de l'adolescent, n° 392707) : « les pénalités de retard prévues par les clauses d'un marché public ont pour objet de réparer forfaitairement le préjudice qu'est susceptible de causer au pouvoir adjudicateur le non-respect, par le titulaire du marché, des délais d'exécution contractuellement prévus. Elles sont applicables au seul motif qu'un retard dans l'exécution du marché est constaté et alors même que le pouvoir adjudicateur n'aurait subi aucun préjudice ou que le montant des pénalités mises à la charge du titulaire du marché qui résulte de leur application serait supérieur au préjudice subi ».

- les éléments mobiliers de la vélo-station permettent bien l'accès au service,
- les stations permettent effectivement la location d'un vélo,
- les stations et vélos sont propres.

En complément, à compter d'octobre 2021, le syndicat a mis en place des indicateurs stratégiques qui permettent d'objectiver la qualité de l'expérience usager. Ces indicateurs identifient le nombre d'utilisateurs uniques sur une semaine, renonçant au service pour la journée à la suite d'une tentative de location ayant échoué, changeant de station pour trouver un vélo permettant de faire une course ou changeant de vélo dans la même station pour faire une course.

En 2021, la situation était dégradée sur ces divers critères. Ainsi, chaque semaine, sur le début de cette période, près d'un tiers des utilisateurs uniques (40 000 sur 124 125) ont rencontré au moins une fois une difficulté en tentant de prendre un vélo sur une station. Pour environ 10 % des utilisateurs uniques, cette difficulté les a amenés à renoncer à l'utilisation du service au moins une fois dans la semaine. Le début de l'année 2022 a été marqué par des tensions entre le syndicat mécontent de la qualité de service, et le prestataire suite à la livraison de nouveaux VAE présentant des dysfonctionnements ne permettant d'améliorer la qualité du service, au moment où le syndicat augmentait les tarifs. Dans un communiqué publié sur le site du syndicat, les élus en charge de la gouvernance du réseau de vélos partagés ont accusé le prestataire de ne pas respecter ses engagements contractuels.

Face à ces dysfonctionnements majeurs, le syndicat a utilisé le seul levier prévu dans le marché, à savoir l'application de pénalités contractuelles.

L'ordre de service 2019-01 du 10 avril 2019 « *Modalités d'application des pénalités mensuelles* » définit les modalités de calcul et de mise en œuvre des pénalités. Ce document constitue la référence pour le suivi des indicateurs de performance du service et le calcul des pénalités applicables.

Si la pénalité financière envisagée pour 2022 était à l'origine proche de 10 M€, celle finalement appliquée a été divisée par cinq. Par voie de presse, Smovengo faisait état d'un risque de faillite en cas de pénalités trop lourdes. Le syndicat, estimant nécessaire de tenir compte du cas de force majeure soulevé par son prestataire, a renoncé à percevoir la totalité des pénalités financières auxquelles il pouvait prétendre. La chambre relève que la procédure prévue à cet effet, telle que formalisée par la jurisprudence, à savoir l'adoption d'une délibération faisant état des sommes effectivement abandonnées et justifiant la réalité du cas de force majeure, n'a pas été suivie. Le décompte définitif des pénalités n'interviendra toutefois qu'au terme du marché fixé à 2032, les pénalités contractuelles réclamées en cours d'exécution du contrat l'étant sous forme de précomptes.

4.1.3 Un rapport d'audit couvrant la période de mise en service de Vélib'2 jusqu'à l'année 2021 révèle une qualité de service nettement insuffisante

Le SAVM a commandé en 2022 un audit externe du marché Vélib' sur la période 2018-2021, afin de disposer d'un état des lieux exhaustif et d'éléments de comparaison, concernant tant le modèle économique du service que son évolution à moyen terme.

Publié en décembre 2022, le rapport d'audit a mis en évidence les défaillances suivantes :

- la qualité de service n'est pas à la hauteur des objectifs contractuels, avec un taux de satisfaction des utilisateurs en baisse, passant de 85 % en 2018 à 78 % en 2021, les principaux critères de mécontentement étant la disponibilité des vélos, la fiabilité du service et la qualité de la relation client ;
- le nombre de vélos disponibles est inférieur de 16 % à l'objectif initial, avec en 2021 un nombre de vélos en service de 17 260 contre un objectif de 20 545 vélos. Ce déficit est principalement dû aux retards accumulés lors du déploiement du service, ainsi qu'à une sous-estimation initiale du nombre de vélos nécessaires, entraînant des pénalités pour l'entreprise et une expérience dégradée pour les usagers ;
- le modèle économique du service est en difficulté, avec des recettes perçues par Smovengo inférieures aux prévisions et une sous-évaluation initiale des charges d'exploitation et des investissements. Le SAVM a participé au financement du service à hauteur de 108,8 M€ sur la période 2018-2021 (montant versé à l'exploitant, duquel sont déduites les recettes perçues des usagers) ;
- les données de gestion et d'indicateurs de qualité de service n'ont été disponibles qu'à compter d'avril 2019, avec des discordances avec les données issues des contrôles de terrain effectués par le syndicat, notamment sur les statuts des vélos, ce qui a compliqué le calcul des pénalités⁵⁰.

Le rapport formule des recommandations portant notamment sur l'optimisation de la maintenance et de la régulation, la mise en place d'un système de *reporting* plus fiable et l'augmentation des tarifs. Il pointe un certain nombre de points techniques à surveiller, comme fiabiliser l'échantillon de stations contrôlées (300 par mois), ajuster certains indicateurs, faire évoluer les critères de régulation, substituer l'indicateur de relation client par un indicateur de satisfaction des usagers, finaliser et mettre en œuvre le « plan bornettes »⁵¹ et respecter le coefficient de foisonnement de 2,25⁵². Ces recommandations ont effectivement été mises en œuvre par le syndicat.

Les auditeurs ont estimé le déséquilibre économique à 113 M€ à la fin du contrat en 2032, avec un déficit estimé à 209 M€ sur la période 2018-2021, puis un bénéfice de 95 M€ sur la période 2022-2032, le service étant considéré comme rentable depuis 2022.

En application des préconisations figurant dans le rapport d'audit, le SAVM a dès fin 2022 contraint l'opérateur à atteindre et pérenniser le nombre de vélos du parc prévu contractuellement pour le stabiliser à 20 000 disponibles.

⁵⁰ Pour fournir chaque semaine au SAVM des statistiques produites par station, Smovengo se basait sur les données collectées par le système, et non pas sur les vérifications sur place.

⁵¹ Le "plan bornettes" fait référence au plan de déploiement des bornes du service Vélib'. Il constitue un élément clé du contrat entre le SAVM et Smovengo et vise à définir et mettre en œuvre le déploiement des stations et des bornes nécessaires au fonctionnement du service. Le respect du « plan bornettes » constitue bien un élément essentiel pour assurer le bon fonctionnement du service Vélib', car il a un impact direct sur la capacité du réseau à accueillir les vélos et à répondre à la demande des usagers.

⁵² Le nombre de bornes est lié au nombre de vélos disponibles par le coefficient de foisonnement, qui est fixé à 2,25. Ce coefficient a un impact direct sur le nombre de vélos disponibles dans les stations : la qualité de service et le respect des obligations contractuelles sont liés au ratio nombre de vélos/nombre de bornes.

De plus, il a pris acte de la poursuite de la surutilisation des VAE en prolongeant la compensation temporaire prévue au contrat, et d'autre part en revalorisant le prix de l'abonnement et de l'utilisation des VAE. L'enjeu réside désormais dans l'optimisation de leur régulation.

4.2 Une amélioration de la régulation du service grâce à l'utilisation de la donnée et une présence accrue sur le terrain

4.2.1 L'appropriation des données transmises par le prestataire constitue une étape importante dans la capacité de contrôle du syndicat

Le recrutement d'une data-scientist a permis une meilleure exploitation des données disponibles en répliquant de la base du prestataire, en produisant des éléments de « reporting » sur le fonctionnement du service Vélib' à échéance régulière (hebdomadaire, mensuelle, annuelle) et en réalisant des études thématiques. Par exemple, une étude réalisée entre mars et avril 2023 a permis de créer une cartographie des stations en fonction de leur taux horaire moyen de remplissage, déterminant ainsi huit profils de stations : vide, logement à tendance plein, stable, plein, logement, bureau comportement intense, logement comportement intense et loisirs / bureau.

De plus, les équipes du syndicat et du prestataire échangent régulièrement dans le cadre de comités de pilotage afin d'améliorer l'exploitation du service et d'optimiser le taux d'occupation des stations. Ces instances constituent le lieu d'échange et de partage de toutes les données utiles, au-delà des obligations prévues au marché.

4.2.2 Des agents techniques du syndicat interviennent sur le terrain afin de réaliser des contrôles qualité

Les visites de terrain visent à contrôler l'ensemble d'une station (totems, bornettes et vélos). Les tournées permettent également de recenser des points d'amélioration qui sont ensuite partagés avec le prestataire. Elles sont réalisées par un contrôleur du SAVM, de manière à garder la maîtrise des réalités de terrain.

Elles sont complémentaires aux visites contradictoires, telles que prévues au contrat : choisies par tirage au sort, elles visent à appliquer les pénalités contractuelles, et présument de l'état général du réseau.

L'ensemble des tournées et des relevés a été optimisé en relation avec le data-scientist, une application permettant de relever des données et de les lui communiquer directement.

Photo n° 1 : Visite de terrain de personnel SAVM

Source : équipe de contrôle

4.2.3 L'amélioration de la disponibilité du parc de vélos, un enjeu technique et financier de première importance

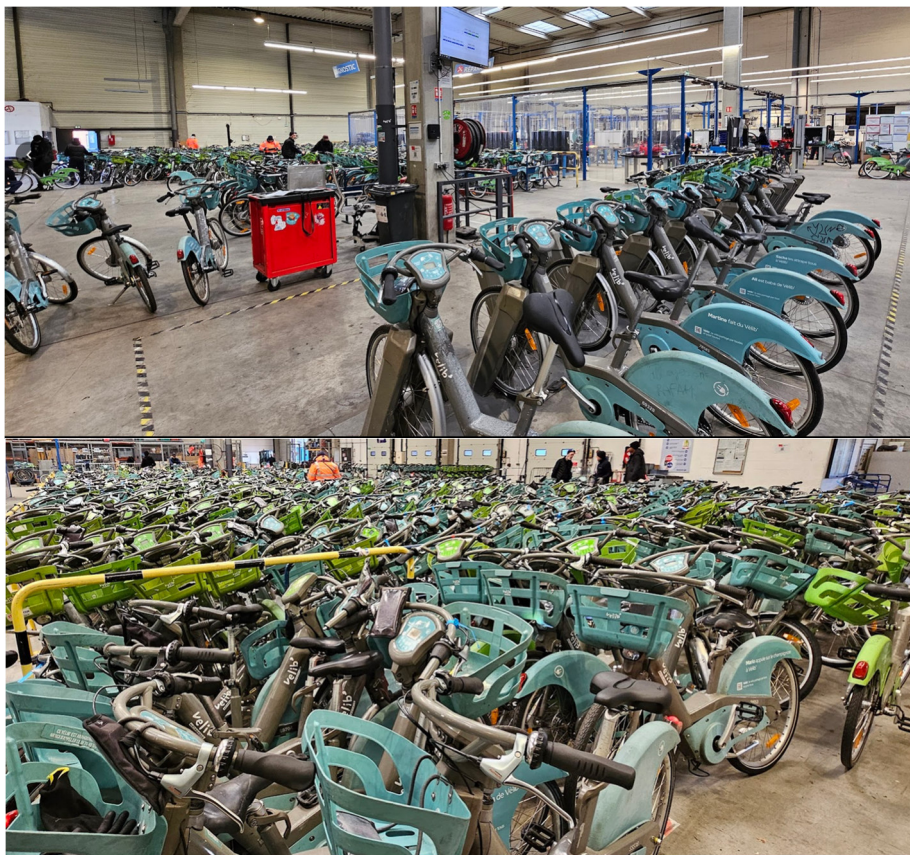
La première intervention du prestataire consiste à réparer les vélos cassés ou abîmés. Ainsi, Smovengo répare environ 1 000 à 1 200 vélos Vélib' par jour, soit environ 7 000 par semaine, soit un peu plus du tiers du parc roulant mis en permanence à la disposition du public. Cette maintenance se fait à la fois dans les ateliers et sur le terrain : environ 700 vélos sont remis en état chaque jour dans les deux ateliers de réparation et environ 400 vélos sont réparés directement en itinérance sur le terrain, dans les stations.

Ces réparations sont effectuées par une équipe importante : d'après Smovengo, plus de 300 collaborateurs travaillent sur la maintenance des Vélib' et 40 réparateurs sont présents dans l'atelier principal de Villeneuve-la Garenne.

Les principaux types de réparations concernent les roues, qui représentent 30 % des interventions. Smovengo a également mis en place un système de réutilisation et de rénovation des pièces, permettant de réaliser des économies importantes tout en réduisant l'impact environnemental du service. Certaines situations ont également nécessité de repenser les approvisionnements en pièces détachées, notamment en cas de rupture depuis l'Asie, pour privilégier l'Europe.

Ce niveau de réparations est justifié par l'usure prématurée des pièces, liées à un usage intensif des vélos, à commencer par les VAE, dont les composants sont plus fragiles et complexes.

Photo n° 2 : Un des deux ateliers du prestataire Smovengo



Source : équipe de contrôle

La deuxième action principale du prestataire vise d'une part à prélever les vélos identifiés comme cassés ou abîmés des stations qu'ils encombre, afin de les ramener en atelier, et d'autre part à réguler la présence des vélos d'une station à l'autre au moyen de l'injection des vélos sortant des ateliers et par prélèvement de vélos d'une station excédentaire vers une station déficitaire. Pour rappel, le syndicat a fixé comme priorité à Smovengo, suite à l'audit, d'améliorer la régulation, dans un contexte où les efforts consentis étaient largement insuffisants.

Les opérations sont réalisées de nuit afin d'en faciliter la fluidité et de manière à réaliser un calage sur les flux du matin pour que les stations de départ de flux soient abondées au maximum de leur capacité, en tenant compte des régulations naturelles (celui qui est venu à vélo le matin va également faire le retour à vélo le soir, sauf perturbation climatique).

La tournée des opérateurs est organisée en fonction des données recueillies par tous moyens directement par un logiciel. Cette tournée est optimisée de manière à être la plus efficace possible (par exemple, la régulation se fait en priorité sur les stations en ayant le plus besoin, avec un travail par zones géographiques plus ou moins larges selon la densité de stations).

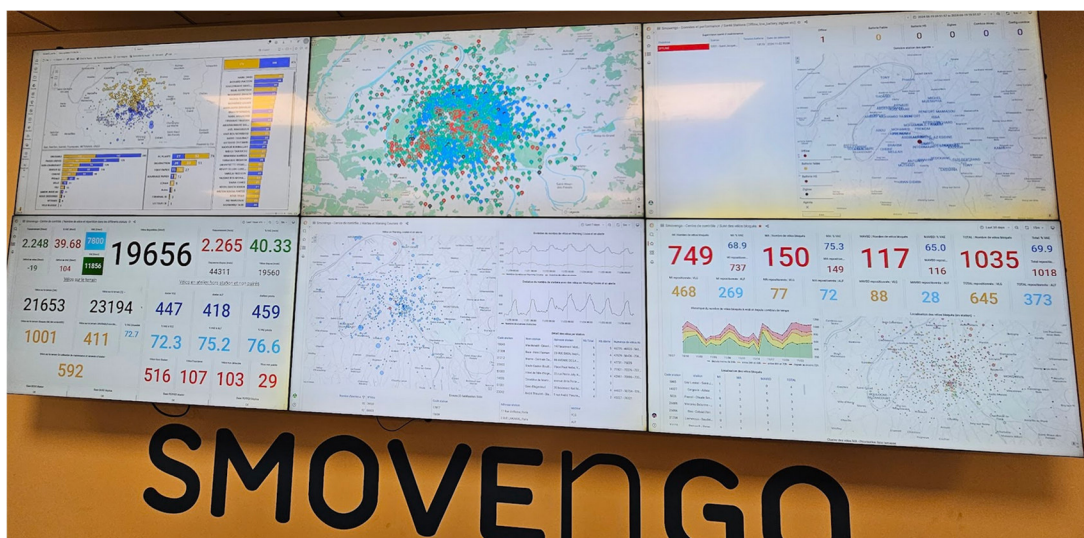
Photo n° 3 : Véhicule de régulation de nuit



Source : équipe de contrôle

Enfin, un tableau de bord permet au prestataire de surveiller en direct et en continu l'ensemble du réseau Vélib', avec une remontée de toutes les données relatives à son exploitation (vélos disponibles, vélos en course, etc.). Ainsi, les indicateurs contractuels peuvent être surveillés de manière instantanée, à partir des données transmises en direct par le système informatique.

Photo n° 4 : Pilotage de l'activité Vélib' au moyen de données disponibles en direct chez l'opérateur Smovengo



Source : CRC

4.2.4 La contribution du comité des usagers à l'amélioration de la qualité

Le Comité des usagers Vélib' Métropole (CUVM) est une instance de dialogue entre les utilisateurs du service de vélos en libre-service et les responsables politiques et opérationnels, créé dès le lancement du service. Les membres du comité sont désignés par tirage au sort pour un mandat de deux ans, avec une répartition paritaire entre les habitants de Paris et ceux des autres villes de la Métropole du Grand Paris.

Le comité regroupe des représentants du SAVM, du prestataire Smovengo, des usagers, ainsi que des associations cyclistes telles que Mieux se Déplacer à Bicyclette, Paris en Selle et le Collectif Vélo Île-de-France. Ces acteurs se réunissent pour aborder toutes les questions relatives au fonctionnement du service, de la maniabilité du guidon des Vélib' aux futures fonctionnalités de l'application.

Les réunions du comité se tiennent environ une fois par trimestre. Les sujets abordés incluent la maintenance des vélos, la gestion des stations, les nouvelles fonctionnalités de l'application et les retours d'expérience des usagers.

En 2023, le comité s'est réuni trois fois, adoptant pour la première fois un format participatif sous forme d'ateliers. Les thématiques abordées ont été proposées par les membres du CUVM et par le SAVM. Dans une démarche d'ouverture, le nombre de membres a été élargi à 100, et les séances sont désormais retransmises en direct sur les réseaux sociaux. Tous les utilisateurs du service peuvent soumettre leurs questions en amont des réunions. Les comptes rendus des réunions sont disponibles sur le site internet du SAVM.

Le CUVM peut être sollicité ponctuellement pour partager son expérience utilisateur dans le cadre de tests de fonctionnalités en développement, avant leur déploiement éventuel. Les membres du comité sont également des observateurs actifs sur le terrain. Par leur exigence, leur connaissance fine du service et leur implication, ils contribuent à l'amélioration continue de Vélib' Métropole.

Des propositions d'évolution sont ainsi remontées, sondées, voire expérimentées : l'usage de pneus pleins (une grande partie des pannes étant liée à des crevaisons), le besoin de disposer du niveau de charge des VAE avant décrochage du vélo, de nouvelles versions de l'application, l'amélioration du dispositif de notation de vélo, l'évolution de l'acquisition de nouvelles minutes bonus, l'utilisation d'une carte virtuelle grâce au NFC, le paiement par Apple Pay, etc.

Au-delà, des évolutions ont également été envisagées suite au hackathon du service organisé à l'automne 2023⁵³ et aux propositions du comité des usagers. Ces évolutions font l'objet d'un suivi par le syndicat. Un point sur les modalités et le calendrier de mises en œuvre est réalisé au comité des usagers et dans les instances du syndicat.

⁵³ Il vise à identifier de bonnes idées sous l'angle de la gestion des données, en matière de régulation et de cohérence entre le terrain et les applications.

4.3 L'efficacité des mesures prises sur l'évolution de la qualité du service et de la fréquentation

4.3.1 Un service renforcé durant les JOP 2024, une fréquentation en hausse

Les difficultés rencontrées au début de l'exploitation ont eu des conséquences négatives sur la fréquentation du service. En effet, un rapport de l'Institut Paris-région de septembre 2020, intitulé « services de mobilité en *free-floating*, retours d'usagers », a montré que l'indisponibilité des Vélib' pendant cette période a été un facteur déterminant. Avec l'amélioration progressive du service Vélib', le rapport note une diminution de l'utilisation des vélos en *free-floating* et un retour au service jugé plus fiable, malgré des critiques persistantes sur sa moindre performance par rapport au système précédent.

La période de la crise sanitaire de 2020 a en tout état de cause constitué un renouveau pour le service, dans une situation de forte limitation des transports en commun, au profit notamment des personnels soignants.

À la reprise des activités sociales suite au déconfinement, les modes de déplacement individuels ont été préférés à des solutions de transports en commun, du fait des contraintes de distanciation sociale. De plus, la multiplication des pistes cyclables a favorisé l'utilisation de Vélib'. À Paris par exemple, les 50 kilomètres de pistes cyclables temporaires « Corona pistes » créées à l'initiative du déconfinement de mai 2020, sont devenues permanentes. Cette pérennisation a permis de consolider la pratique du vélo, y compris en libre-service. Le service a alors enregistré un nombre record d'abonnés, les vélos électriques étant particulièrement prisés (35 % de la flotte mais près de 60 % des courses, avec une moyenne de 41 km parcourus par jour pour les électriques, contre 31 pour les mécaniques). Ainsi, sur la période de déconfinement, 150 000 locations ont été réalisées par jour en moyenne, soit 10 fois plus que pendant le confinement. Un peu plus du tiers des trajets sont effectués depuis ou vers les nouvelles pistes cyclables, avec une fréquentation exceptionnelle observée à proximité des stations de métro situées le long des lignes 1 et 4, et globalement dans Paris-centre.

Le développement du service Vélib' a également été renforcé par des mesures environnementales le rendant plus confortable et agréable, avec un partage de la voirie moins favorable aux voitures et un renforcement des pistes cyclables⁵⁴.

À ceci s'ajoutent un tarif toujours compétitif face à une offre de vélos en *free-floating* bien plus onéreuse et l'organisation des jeux olympiques et paralympiques (JOP) à l'été 2024.

⁵⁴ L'Apur, dans une enquête de 2020 sur les « mobilités émergentes, trottinettes, scooters et vélos en partage », réalisée auprès de 11 200 utilisateurs, précise pourtant que « toutes les études montrent que les offres de mobilités en libre-service suppriment assez peu de voitures. Les usagers de ces nouvelles mobilités ne sont en effet, la plupart du temps, pas majoritairement détenteurs de voitures. Le report modal s'effectue plutôt depuis la marche à pied, les transports en commun, les VTC/taxis, les vélos et les engins personnels [...]. Les conversions de la voiture personnelle vers d'autres formes de mobilités partagées semblent peu significatives ».

Durant la période des JOP, du fait de la crainte d'une saturation des réseaux de transports en commun, le vélo devait représenter 10 % des déplacements pour la desserte des sites olympiques. À cet effet, un réseau cyclable de près de 400 kilomètres a été aménagé pour relier les sites olympiques, à l'exception de Villepinte, pour un montant d'investissement de 24 M€ à la charge de l'État. Plus de 90 % de ce réseau, soit 367 km, sont conservés après les Jeux. Environ 150 kilomètres de pistes cyclables ont été créés spécifiquement pour l'événement, dont 116 kilomètres pérennes, constituant ainsi un héritage significatif.

Pour ce qui est de Vélib', 14 stations dites « éphémères » et « humanisées », soit 3 600 places au total, ont été positionnées à proximité des principaux lieux événementiels sur le territoire du réseau Vélib', sur le même format que celles existant déjà à l'occasion de divers événements. Ainsi, pour ce qui est du site du stade olympique (le stade de France), une station de 600 vélos a été positionnée.

Le dispositif a été intégralement financé par la MGP pour les stations situées en dehors de Paris (coût d'installation et d'exploitation, soit 400 000 €), et co-financé par la MGP et Paris pour les stations parisiennes.

Selon le syndicat, le service a enregistré cinq millions de trajets, soit une moyenne quotidienne de 171 000 courses. Les vélos électriques ont été particulièrement prisés, avec une moyenne de 12 utilisations par jour, soit le double des vélos mécaniques. Pendant les heures de pointe, jusqu'à cinq Vélib' étaient empruntés chaque seconde, et les ateliers de maintenance effectuaient jusqu'à 1 400 réparations quotidiennes. Le service a également connu une augmentation du nombre d'utilisateurs, passant de 336 000 en septembre 2023 à 353 000 en septembre 2024, malgré des conditions météorologiques défavorables.

Ces chiffres témoignent de l'importance croissante du vélo dans les déplacements urbains parisiens et de l'adaptation des usagers aux conditions climatiques pour maintenir leur pratique cycliste.

4.3.2 Une fréquentation en hausse et une part croissante dans les déplacements quotidiens

La lettre « Vélib' en chiffres » permet de suivre, depuis février 2024, l'évolution de la fréquentation. Selon les dernières données arrêtées à décembre 2024, le service compte 470 431 abonnés annuels⁵⁵ (hausse de 50 000 abonnés en 1 an et de près de 90 000 en 2 ans) pour 1 488 stations déployées, 19 678 vélos disponibles pour les usagers, 104 030 courses quotidiennes en moyenne sur le mois, et 266 104 usagers uniques sur le mois (ce qui signifie qu'un tiers des abonnés n'a pas utilisé le service). Le service reste météo-sensible. Les usagers du service sont pour l'essentiel des abonnés, les ventes de passes de courte durée restant plus marginales, et concentrées sur la période estivale. La part des VAE est stable : s'ils représentent 40 % des vélos disponibles, ils sont 2 fois plus utilisés que les vélos mécaniques (près de 60 % des courses sont réalisées en VAE).

⁵⁵ Avec une répartition plutôt équilibrée entre abonnements (V-Max représente 39 % des abonnés, V-Plus 28 % et V-Libre 34 %) et un tiers des abonnés qui bénéficie d'un tarif réduit.

Tableau n° 15 : Principaux indicateurs d'activité du service Vélib' entre 2019 et 2024

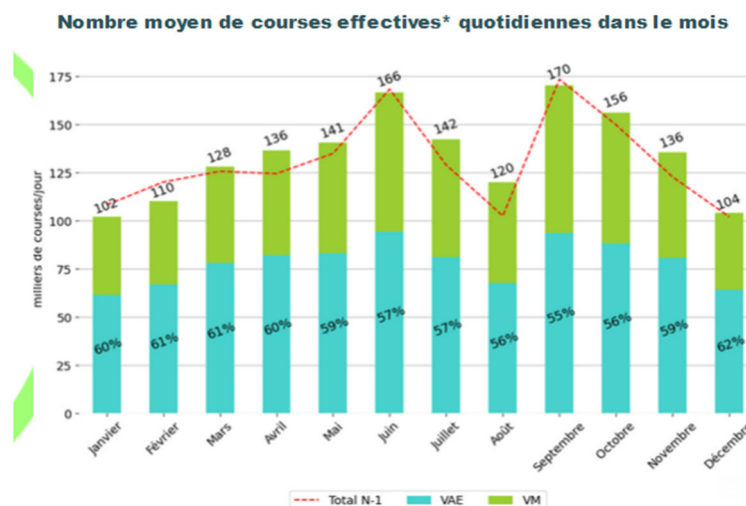
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nombre de stations	1 354	1 391	1 421	1 447	1 478	1 488
Nombre de vélos	NC	14 300	15 855	17 020	17 300	18 400
dont VAE *	9 629	6 849	6 015	6 761	6 930	7 800
Nombre d'usagers uniques	NC	635 000	623 000	776 000	780 000	867 000
Nombre d'abonnés	324 747	367 340	358 240	390 000	406 000	470 000
Nombre de passes de courte durée vendus	NC	264 041	331 660	638 265	693 153	900 000
Nombre de courses réalisées (en millions)	24	39	39,5	42,1	44,7	49,1
Nombre de km parcourus (en millions)	NC	118	115	140	149	156,4
Coût par déplacement (charges fonctionnement/ nb courses) (en €)	1,79	1,25	1,28	1,33	1,48	1,35

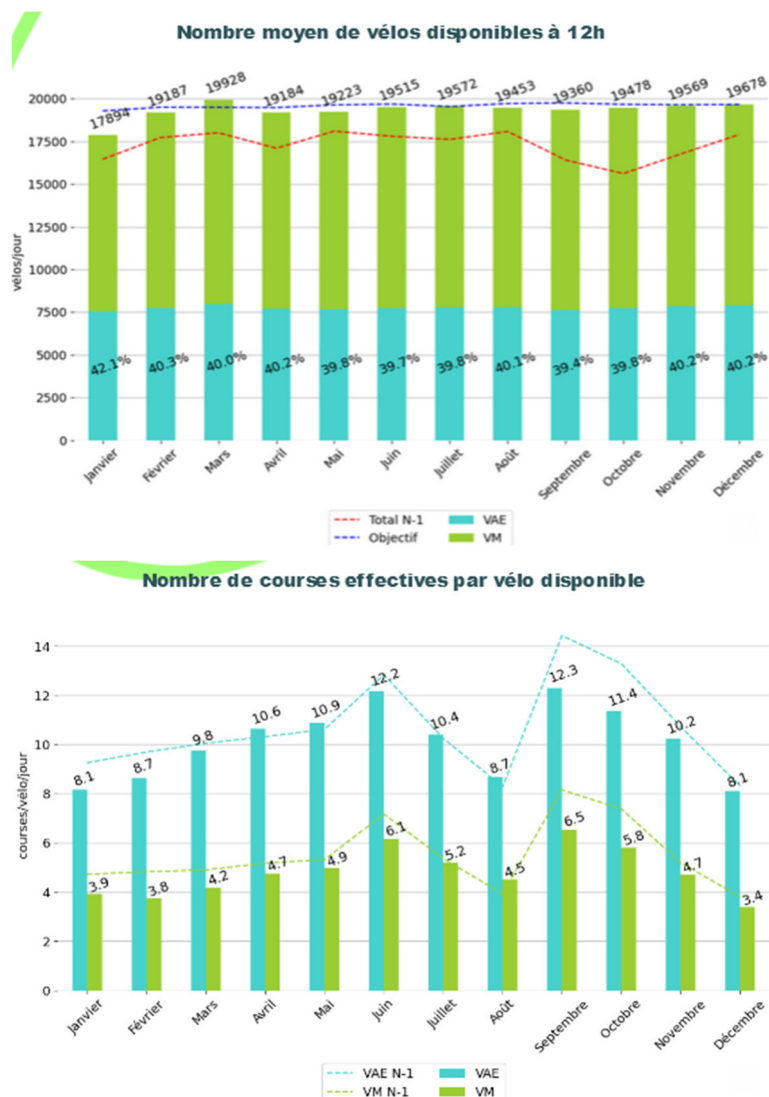
Source : CRC, d'après données SAVM

Pour mémoire, données IDFM	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nombre de déplacements (en millions)	3 308	1 727	2 357	2 922	3 044	3 164
Coût par déplacement IDFM (en €)	2,9	5,4	4,1	3,4	3,4	3,5

Source : CRC, d'après les comptes d'IDFM, les données publiées par l'OMNIL et les données relatives au nombre de déplacements fournies par IDFM

Contrairement aux transports collectifs, le coût unitaire d'un déplacement en Vélib' augmente avec le nombre de déplacements.

Graphique n° 2 : Données mensuelles de fréquentation et qualité du service en 2024



Source : SAVM, Vélip' en chiffres, décembre 2024

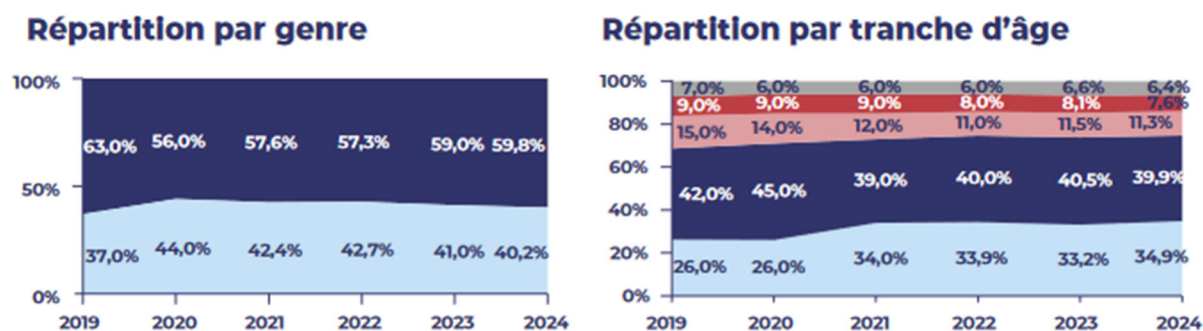
Ces données, si elles visent à assurer une forme de transparence quant à la fréquentation et à la qualité de service, ne permettent toutefois pas de restituer la totalité de l'expérience utilisateur : taux de renonciation à un transport pour indisponibilité dans une station (ou une station voisine), moyenne des notes attribuées aux vélos, taux de vandalisme, etc. Ce dernier point mériterait un traitement particulier avec les collectivités concernées, potentiellement avec le recours à la vidéoprotection, dans la mesure où il échappe tant au syndicat qu'à son prestataire, en dépit de son impact réel sur la qualité tant du service rendu que du service perçu.

Le syndicat précise que le taux de renonciation est de l'ordre de 1 % des courses réalisées et que la note moyenne attribuée aux vélos est très stable depuis la mise en œuvre du dispositif (autour de 2,6 à 2,7 /3). Il estime que la note moyenne (sur une échelle de 1 à 3) n'est pas représentative de l'état des vélos car seulement 10 % des courses sont notées et les vélos notés 3 sont surreprésentés dans les courses réalisées, les usagers priorisant l'utilisation de vélos bien notés. Il ajoute que le vandalisme est maîtrisé par rapport aux actes constatés pour le service précédent.

Un autre recueil de données, le bilan annuel des déplacements à Paris, qui reprend les données du syndicat, confirme la hausse annuelle du nombre de déplacements en Vélip'.

Graphique n° 3 : Évolution annuelle du nombre de déplacements sur l'ensemble du réseau Vélib'

Source : bilan 2024 des déplacements à Paris

Graphique n° 4 : Profil des abonnés Vélib', ensemble du réseau

Source : bilan 2024 des déplacements à Paris.

L'enquête sur les usages et usagers de la micromobilité à Paris, réalisée en 2020 par l'Agence de la Mobilité de la Ville de Paris, présente Vélib' comme un mode de transport du quotidien, utilisé de manière intensive par une population active et aisée, majoritairement masculine et jeune, principalement pour des trajets domicile-travail. Si le service est apprécié pour son faible coût, il souffre d'une réputation négative auprès des non-utilisateurs.

Enfin, selon le rapport Fluctuo⁵⁶ sur les mobilités partagées en 2023, grâce à son service Vélib', Paris est la ville qui a enregistré le plus de trajets de vélos en station : 45 millions, devant Barcelone (20 millions) et Londres (8,5 millions). La capitale britannique domine en revanche le classement des trajets à vélo en libre-service, avec un total de 20 millions, contre 12,5 millions pour la France.

⁵⁶ www.frandroid.com/survoltes/velo-electrique/1975608_les-velos-electriques-dominent-largement-les-trottinettes-en-europe-la-preuve-par-les-chiffres.

Tableau n° 16 : Classement des villes européennes en nombre de courses de vélo en libre-service (VLS) en station, 2023

Classement	Ville	Nombre de courses annuelles
1	Paris	45 000 000
2	Barcelone	20 000 000
3	Londres	8 500 000
4	Anvers	4 750 000
5	Varsovie	4 000 000

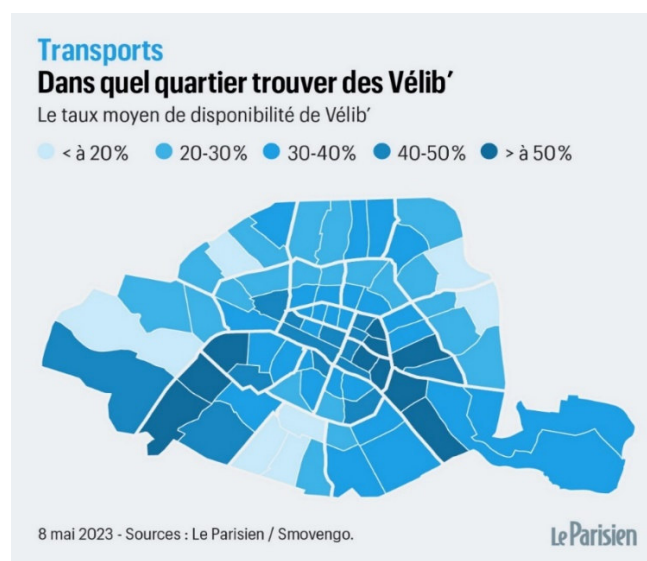
Source : rapport Fluctuo sur les mobilités partagées, 2023

4.3.3 Les axes d'amélioration : l'expérience utilisateur avant tout autre critère

Cependant, au-delà des indicateurs de fréquentation très favorables, certains contrastes demeurent, notamment en matière de correct approvisionnement des stations.

Par exemple, dans une cartographie des Vélib' disponibles, le quotidien Le Parisien, en 2023⁵⁷, remarquait qu'il était plus facile de trouver des vélos dans le centre historique (Marais) et dans certains arrondissements de l'ouest parisien, que dans le reste de la capitale. Cette enquête, réalisée sur deux semaines, durant la seconde quinzaine d'avril 2023, souffre toutefois, selon le syndicat, d'un défaut de représentativité.

Carte n° 2 : Taux moyen de disponibilité des Vélib' à Paris, mai 2023



Source : Le Parisien / Smovengo

Le syndicat publie sur son site internet divers indicateurs relatifs à la fréquentation du service grâce aux données fournies par le prestataire, sur des périodes mensuelles, à l'échelle de chaque commune. Ces données, publiées depuis le début de l'année 2024, sont également accessibles au moyen d'une newsletter, permettent de faire connaître au public des éléments généraux comme particuliers à l'échelle d'une commune, et d'un arrondissement pour Paris.

⁵⁷ <https://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/transports/ou-trouver-un-velib-a-paris-notre-classement-exclusif-quartier-par-quartier>, le 9 mai 2023.

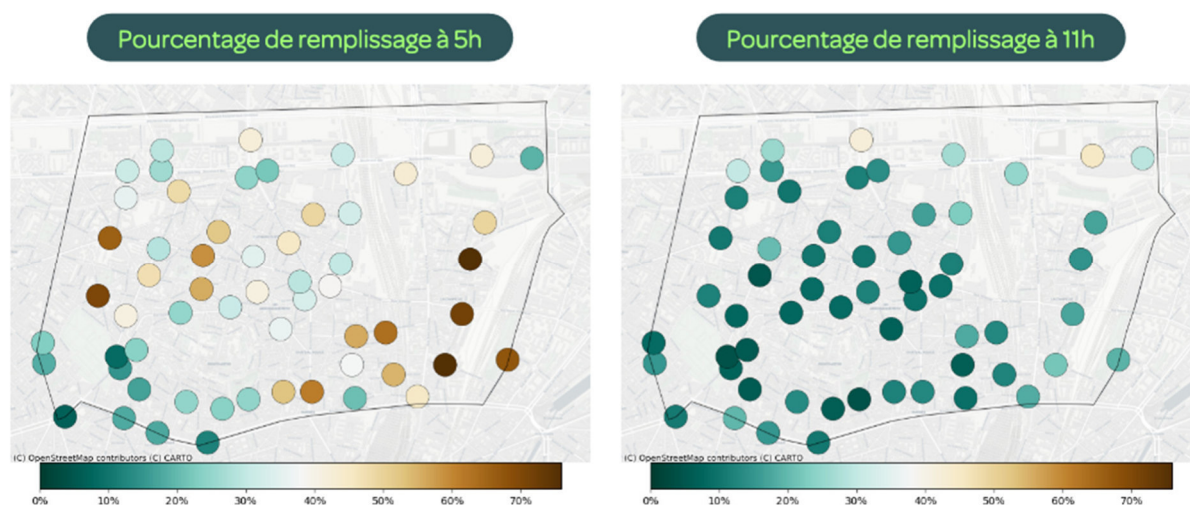
En données individualisées figurent mensuellement notamment le nombre d'abonnés, le nombre d'utilisateurs uniques, le nombre de départs et d'arrivées par station, un classement des stations les plus actives, en comparaison avec des moyennes d'ensemble, les arrondissements ou communes de destination, les tendances vides ou pleines des stations, les régulations opérées par l'opérateur Smovengo, les taux de remplissage (avec une ventilation par type de vélo, par horaire).

Ainsi, par exemple, certains quartiers de Paris souffrent de manière chronique de défauts de remplissage de stations, passée une certaine heure, ce qui est de nature à frustrer les usagers impactés, qui peuvent le faire savoir facilement sur les réseaux sociaux. Ceci ne participe pas à l'amélioration perçue du service rendu.

Le SAVM assume la transparence, en dépit des critiques, et promet de traiter la situation des déséquilibres territoriaux qui persistent (nord de Paris notamment).

Il souligne que le fonctionnement du service Velib' est de nature pendulaire. La mise à disposition de 20 000 vélos pour près de 500 000 abonnés ne permet pas de répondre aux besoins de mobilité de 100 % des abonnés à n'importe quelle heure de la journée, à n'importe quel endroit, les vélos se trouvant en début de journée dans les quartiers de bureaux pour revenir en fin de journée dans les quartiers de logement. L'objectif du syndicat est de s'assurer que la régulation, réalisée de nuit, assure une installation optimale des 20 000 vélos chaque matin. L'extension des stations en cours principalement à Paris doit également contribuer à une meilleure disponibilité des stations.

Graphique n° 5 : Pourcentages de remplissage des stations Vélib', exemple de Paris 18^{ème}, nov. 2024



CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

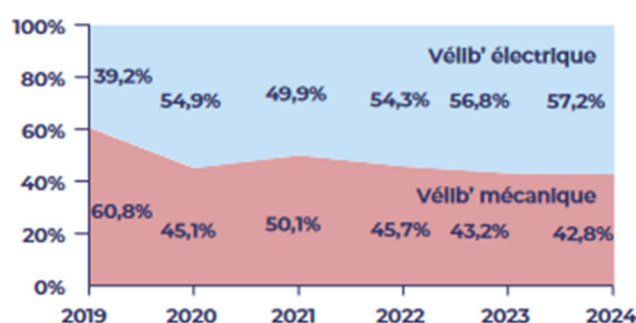
Après avoir vécu une période critique, le déploiement du service Vélib' dans sa deuxième génération est désormais stabilisé et sa fréquentation s'accroît, en dépit du développement d'offres de mobilités à vélo concurrentes. La satisfaction des usagers doit rester un sujet de préoccupation majeur.

5 LES DÉFIS À VENIR DU SYNDICAT

5.1 La question du pourcentage de VAE, un parc restreint pour un usage intense

La demande de VAE est croissante, notamment depuis l'interdiction en septembre 2023 des trottinettes électriques en libre-service à Paris. En effet, pour une flotte de 35 %, puis de 40 % dans l'ensemble des Vélib', le volume de courses en VAE s'élève à 57 %.

Graphique n° 6 : Part des locations de vélos mécaniques et électriques, ensemble du réseau Vélib'



Source : bilan des déplacements 2024 à Paris

Différentes raisons expliquent cet usage croissant du vélo électrique : l'aspect vallonné de certains quartiers de Paris (le travail de réapprovisionnement par l'opérateur y est plus important notamment pour les vélos mécaniques), la moindre densité des stations en dehors de l'hypercentre parisien, le confort, etc.

L'offre combinée vélo mécanique/VAE soulève la question du bilan carbone, les « Vélib' électriques », souvent associés à tort aux trottinettes ou aux vélos partagés, étant suspectés d'alourdir le bilan carbone des villes. Ainsi, diverses associations revendiquent leur attachement aux vélos mécaniques, en héritage de la première formule de Vélib' et dans une approche de décarbonation totale⁵⁸.

L'utilisation intensive des VAE entraîne un taux d'usure plus important, et en conséquence une maintenance plus complexe, et donc plus longue, à des intervalles de temps plus rapprochées que pour des vélos mécaniques. Le développement du réseau nécessitera un approvisionnement plus soutenu en VAE dans les stations les moins denses afin de rééquilibrer la flotte d'ensemble.

⁵⁸ Si un vélo mécanique personnel consomme 3 à 10 g de CO₂ par kilomètre parcouru et par personne, on monte à 10 à 20 g pour un VAE, à 60 g pour une trottinette électrique partagée, contre 120 g pour un bus diesel et jusqu'à 200 g pour une voiture.

L'usage intensif des VAE supplante l'offre alternative des opérateurs en « *free-floating* ». Les données publiées sur l'année 2024 pour un des deux opérateurs montrent ainsi un nombre de locations huit fois moins élevé que pour le Vélib' et des trajets en distance comme en temps plus courts qu'avec le Vélib', en raison d'une tarification plus élevée.

5.2 La nécessité d'une politique d'extension claire et coordonnée avec les autres acteurs de la mobilité

5.2.1 Des extensions de réseau susceptibles d'obérer la qualité de service

Le déploiement du réseau est fondé sur le concept de continuité territoriale avec le réseau existant.

Le syndicat dispose d'une expertise avérée, en interne, lui permettant de procéder à des études de dimensionnement et de maillage en vue de l'implantation du service Vélib' Métropole sur de nouvelles communes. L'adhésion libre des communes au syndicat se réalise sous l'expertise de celui-ci, de manière à garantir un maillage suffisant et homogène du réseau, sans interruptions, sur des communes en continuité géographique.

Ainsi, il procède dans un premier temps à une étude d'opportunité du territoire et de ses potentialités afin de spécifier le correct dimensionnement du service, de clarifier le maillage et de prioriser les secteurs à équiper, notamment à partir de données Insee, mais aussi des maillages d'axes de circulation, notamment en termes de pistes cyclables.

Des modèles de convention peuvent également permettre, au besoin, d'implanter des stations sur du domaine privé.

Dans un second temps, les adresses précises des stations sont fixées avec les communes concernées, avant d'envisager les modalités de déploiement, au niveau des emprises d'occupation du domaine public et des opérations de génie civil réalisées par le prestataire.

Les extensions du réseau sont tributaires des demandes d'adhésion exprimées par les collectivités. Certaines communes membres ne disposent ainsi pas encore de station Vélib' sur leur territoire.

Comme le soulignent le syndicat et le vice-président de GPSO, le développement de l'activité nécessite un arbitrage constant entre amélioration de l'existant (meilleure répartition des vélos entre les stations, amélioration du taux de disponibilité des vélos, baisse du taux de pannes et d'indisponibilité) et extension du réseau. Une extension non maîtrisée pourrait dégrader la rentabilité et la qualité du service (étalement des vélos disponibles sur l'ensemble du maillage, défi pour la maintenance par une potentielle saturation des ateliers de réparation et des tournées rallongées), prérequis nécessaire à une augmentation des tarifs.

Un premier défi important est celui de l'extension au quartier de la Défense où Velib' prévoit de s'implanter dans les années qui viennent, avec le déploiement de 1 200 bornes réparties sur une trentaine de stations.

5.2.2 Des coopérations avec les autres acteurs de la mobilité à approfondir

Si les offres de vélos en libre-service sont d'abord pensées pour un usage touristique par nature plutôt saisonnier dans les autres capitales européennes, Vélib' a été adopté dès son lancement par les habitants pour leurs déplacements quotidiens, en combinaison avec d'autres modes de transports.

L'un des principaux atouts de Vélib' est d'être le seul service à assurer une offre de point à point sur des stations dédiées, il lui reste néanmoins à coordonner et à connecter son offre de déplacements, avec, d'une part, les pistes cyclables, qui relèvent tout à la fois de la compétence de la région, de la métropole, des départements et de la Ville de Paris dans le cadre des plans vélo qu'ils élaborent, et, d'autre part, avec les autres modes de transports, publics, privés, collectifs, individuels.

Une coordination avec les autres acteurs de la mobilité, qu'ils soient chargés de la planification des transports ou de leur gestion opérationnelle, est donc indispensable.

Tableau n° 17 : Répartition des compétences en matière de mobilités sur le territoire

	Région Île-de-France	Métropole du Grand Paris	Préfecture de police de Paris	Ville de Paris	Établissements publics spécialisés
Politique des mobilités	Plan de déplacement urbain régional (PDUIR)			Plan local des mobilités (PLM)	Île-de-France mobilité (IDFM, autorité organisatrice des mobilités)
Politiques sectorielles	Plan vélo régional / Véligo	Plan vélo métropolitain Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)	Plans sectoriels d'exposition au bruit	Plan vélo parisien Plan d'amélioration de l'environnement sonore (PAES)	Syndicat Vélib' Métropole

Source : CRC IDF, rapport sur la politique parisienne des mobilités, publié en 2024

La dimension multimodale, c'est-à-dire la capacité d'assurer une transition fluide entre différents modes de transport pour assurer le trajet d'un usager, doit ainsi être prise en compte dans les réflexions du syndicat. Celui-ci concentre sa stratégie de développement sur la continuité du maillage du seul réseau Vélib', en omettant les besoins de report entre les divers modes de transport. Par conséquent, aucun dialogue de gestion avec IDFM n'est venu aborder la possibilité d'implanter des réseaux de stations Vélib' à partir de gares situées le long de lignes de transports en commun, en discontinuité avec le maillage du seul réseau Vélib', alors que l'intérêt du VLS réside précisément dans la possibilité d'éviter à transporter des deux-roues dans les rames de trains ou les métros.

La question de l'accès aux nouvelles gares du Grand Paris Express est particulièrement emblématique. En l'absence d'abordements aménagés permettant un accès en Vélib' ou en bus, à titre de desserte locale, disposer d'une nouvelle gare ne permet pas toujours aux habitants de gagner en temps de trajet, ce qu'ils ne manquent pas de dénoncer.

Le cas de Villejuif est caractéristique des effets du fonctionnement en dialogue de gestion : en effet, le sujet de la desserte de cette future station de métro par le réseau Vélib' fait l'objet de nombreux échanges entre le syndicat et la commune, sans toutefois aboutir à la désignation d'un emplacement pour installer une station Vélib' dans un environnement contraint.

Avec IDFM, des conventions sont établies, notamment pour faciliter le format mobility as a service (MaaS, introduisant les produits Vélib' dans l'environnement IDFM. Des échanges semblables existent avec la RATP, principal opérateur des transports en commun franciliens pour IDFM et par ailleurs gestionnaire d'une application de mobilité.

Le MaaS est un concept en développement qui vise à proposer à l'échelle d'un territoire :

- une information centralisée (horaires, localisation et plans, itinéraires, perturbations, tarifs, achats et réservation...) sur une même interface de l'ensemble de l'offre de transport locale, aussi bien les transports en commun que le covoiturage, l'autopartage et les offres privées de mobilité comme les taxis et VTC. Ce service existe en Île-de-France, les applications « IDF Mobilités » et « Bonjour RATP » intégrant l'offre Vélib' dans leurs propositions d'itinéraire. Le passe Navigo d'IDFM permet également de souscrire à des trajets Vélib'.
- une politique de tarification conçue à l'échelle du bassin de vie, régional et pas seulement métropolitain, afin d'aboutir à un abonnement ou un titre de transport pour l'ensemble des offres de mobilité sur le territoire francilien, en continuité.

Enfin, le niveau régional, pourtant représenté au conseil syndical, est absent de la logique d'intervention du Vélib'. Pourtant, ce dernier est intégré dans les préconisations du plan des mobilités en Île-de-France, délibéré le 27 mars 2024 par la région, notamment dans les mesures 4.3.3 « encourager l'accès au vélo via les services de location courte durée » (le Vélib' est cité mais le portage stratégique reste à animer) et 4.3.4 « intégrer la mobilité vélo dans les médias d'IDFM ».

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Pour développer son activité le syndicat doit arbitrer entre l'extension de son réseau vers des territoires où la demande est moins forte, ce qui dégrade la rentabilité globale de l'activité, et la fiabilisation du réseau existant, notamment de la qualité perçue du service afin de pouvoir augmenter les tarifs, notamment des vélos électriques.

Il s'appuie pour cela sur des études de dimensionnement et de maillage en vue de l'implantation sur de nouvelles communes, de manière à garantir un maillage homogène du réseau, sans interruptions, sur des territoires en continuité géographique. Les communes restent toutefois libres d'accepter le déploiement du service sur leur territoire.

Ce mode de développement ne permet toutefois pas d'offrir à l'usager des reports multimodaux homogènes dans l'ensemble des stations de transports en commun, à commencer par celles du Grand Paris Express, ainsi qu'un réseau parfaitement cohérent avec les pistes cyclables issues des plans vélo des autres collectivités.

ANNEXES

Annexe n° 1. Services de vélos en libre-service en France.....	62
Annexe n° 2. Principales données financières du budget annexe de la régie Vélib'	63
Annexe n° 3. Grille tarifaire Vélib' en vigueur et comparaison avec les tarifs de free-floating	66
Annexe n° 4. Plans vélos des diverses collectivités	68
Annexe n° 5. Glossaire des sigles	69

Annexe n° 1. Services de vélos en libre-service en France

Plus grandes agglomérations hors Paris	Existence d'un service de libre service	Nb vélos	%age VAE	Nom du service	Type de gestion	Géré par	Remarque complémentaire
Marseille	Oui	2 000	100%	Levélo	DSP	Métropole Aix-Marseille Provence	2 délégataires : un fournisseur et un qui gère la flotte et les abonnements Il existe également une offre en free-floating
Lyon	Oui	5 000	50%	Vélov	DSP	Métropole du Grand Lyon	Opéré par la société Decaux
Toulouse	Oui	3 300	50%	Vélo	Marché public	Toulouse Mairie Métropole	Opéré par la société Decaux
Nice	Oui	2 000	90%	Pony et Lime	Autorisation	Métropole Nice Côte d'Azur	Jusqu'en février 2024, marché Transdev
Nantes	Oui	1 230	?	Naolib/Bicloo	Marché public	Nantes métropole	Naolib=Nantes Métropole Mobilités, regroupe +sieurs services
Montpellier	Oui	400	?	Véloimag	DSP	Métropole de Montpellier	Situation incertaine, possible remplacement par un service de location longue durée
Strasbourg	Non	Sans objet	Sans objet	Vélobop	Sans objet	Sans objet	Pas de véritable libre-service
Bordeaux	Oui	2 000	?	Le Vélo par TBM	Marché public	Bordeaux Métropole	La métropole met en avant le free floating avec Bird et Pony
Lille	Oui	1 400	100%	Tier et Lime	Autorisation	Métropole européenne de Lille	Accord avec les 2 opérateurs
Rennes	Oui	650	0%	STAR	DSP	Rennes Métropole	Opéré par Keolis

Annexe n° 2. Principales données financières du budget annexe de la régie Vélib'

La capacité d'autofinancement brute et le résultat d'exploitation							
(en €)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	% Var. annuelle moyenne
+ Ressources d'exploitation (dont produits exceptionnels réels*)	14 575 301	21 332 333	20 406 064	27 669 204	28 901 616	34 167 764	18,6
+ Ressources institutionnelles (dotations et participations)	26 883 250	27 612 188	29 510 000	29 985 000	34 255 041	33 732 494	4,6
= Produits de gestion (A)	41 458 551	48 944 521	49 916 064	57 654 204	63 156 657	67 900 258	10,4
Charges à caractère général	41 325 969	47 517 602	49 192 129	54 172 255	64 420 298	64 639 926	9,4
+ Charges de personnel	1 473 885	1 333 240	1 324 179	1 424 613	1 518 470	1 651 002	2,3
+ Autres charges de gestion (dont charges exceptionnelles réelles*)	1 172	16 003	1	1	2	9 479	51,9
= Charges de gestion (B)	42 801 025	48 866 845	50 516 309	55 596 870	65 938 770	66 300 407	9,1
Excédent brut de fonctionnement (A-B)	- 1 342 474	77 676	- 600 245	2 057 334	- 2 782 114	1 599 851	
<i>en % des produits de gestion</i>	- 3,2	0,2	- 1,2	3,6	- 4,4	2,4	
+/- Titres et mandats annulés sur exercices antérieurs	- 604	0	- 4 875	152 870	409 909	-10 680	
= CAF brute	- 1 343 078	77 676	- 605 120	2 210 203	- 2 372 204	1 589 171	
<i>en % des produits de gestion</i>	- 3,2	0,2	- 1,2	3,8	- 3,8	2,3	
- Dotations nettes aux amortissements	2 067	864	615	5 196	1 316	2 115	
= Résultat section de fonctionnement	- 1 345 144	76 812	- 605 734	2 205 008	- 2 373 520	1 587 056	

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var. annuelle moyenne
Recettes réelles de fonctionnement	41 465 032	48 948 584	49 921 027	57 812 814	63 621 706	67 909 047	
Dépenses réelles de fonctionnement	42 808 110	48 870 908	50 526 146	55 602 611	65 993 910	66 319 876	

Détail des ressources d'exploitation							
(en €)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var. annuelle moyenne
Travaux, études et prestations de services	10 341 729	20 420 462	20 059 047	16 495 752	27 527 587	32 361 954	25,6
+ Remboursement de frais	61 395	116 295	153 297	378 350	848 829	1 237 002	82,3
= Ventes diverses, produits des services et du domaine et remboursements de frais (a)	10 403 124	20 536 758	20 212 344	16 874 102	28 376 416	33 598 956	26,4
+ Subventions et autres produits (dont produits exceptionnels réels*)	4 172 177	795 575	193 720	10 795 102	525 200	568 807	- 32,9
= Autres produits de gestion courante (dont produits exceptionnels réels*) (b)	4 172 177	795 575	193 720	10 795 102	525 200	568 807	- 32,9
= Ressources d'exploitation (dont produits exceptionnels réels*) (a + b + c)	14 575 301	21 332 333	20 406 064	27 669 204	28 901 616	34 167 764	18,6

Détail des ressources institutionnelles							
(en €)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var. annuelle moyenne
Participations	26 883 250	27 612 188	29 510 000	29 985 000	34 255 041	33 732 494	4,6
<i>dont communes</i>	<i>22 412 350</i>	<i>23 022 863</i>	<i>23 610 000</i>	<i>23 879 000</i>	<i>26 826 436</i>	<i>26 962 748</i>	<i>3,8</i>
<i>dont groupements de collectivités, collectivités à statut particulier et établissements publics</i>	<i>4 470 900</i>	<i>4 589 325</i>	<i>5 900 000</i>	<i>6 106 000</i>	<i>7 428 605</i>	<i>6 769 746</i>	<i>8,7</i>
= Ressources institutionnelles (dotations et participations)	26 883 250	27 612 188	29 510 000	29 985 000	34 255 041	33 732 494	4,6

La structure de coût des charges de gestion courante							
(en €)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var. annuelle moyenne
Charges à caractère général	41 325 969	47 517 602	49 192 129	54 172 255	64 420 298	64 639 926	9,4
+ Charges de personnel	1 473 885	1 333 240	1 324 179	1 424 613	1 518 470	1 651 002	2,3
+ Autres charges de gestion (dont charges exceptionnelles réelles*)	1 172	16 003	1	1	2	9 479	51,9
= Charges courantes	42 801 025	48 866 845	50 516 309	55 596 870	65 938 770	66 300 407	9,1
<i>Charges de personnel / charges courantes (en %)</i>	<i>3,4</i>	<i>2,7</i>	<i>2,6</i>	<i>2,6</i>	<i>2,3</i>	<i>2,5</i>	<i>- 6,3</i>

SYNDICAT MIXTE AUTOLIB' ET VÉLIB' MÉTROPOLÉ

Charges à caractère général							
(en €)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var. annuelle moyenne
Achats autres que les terrains à aménager (y c. variations de stocks)	1 831	7 805	2 777	3 700	2 175	3 945	16,6
+ Locations et charges de copropriétés	78 981	116 130	0	0	0	0	- 100,0
+ Entretien et réparations	3 480	9 666	1 285	0	0	0	- 100,0
+ Assurances et frais bancaires	0	6 100	0	0	0	0	
+ Autres services extérieurs	6 030	16 986	6 363	1 534	1 746	1 479	- 24,5
+ Remboursements de frais (BA, CCAS, organismes de rattachement, etc.)	1 039	0	157 041	245 139	297 710	432 776	234,2%
+ Contrats de prestations de services avec des entreprises	41 145 943	47 313 473	48 947 987	53 735 431	63 839 585	64 129 173	9,3
+ Honoraires, études et recherches	51 267	11 359	44 360	185 895	122 570	71 495	6,9
+ Publicité, publications et relations publiques	0	2 769	1 750	406	507	990	
+ Déplacements et missions	3 476	0	887	0	0	0	- 100,0
+ Frais postaux et télécommunications	0	6 057	1	0	0	0	
+ Impôts et taxes (sauf sur personnel)	33 923	27 257	29 678	151	156 006	67	- 71,2
= Charges à caractère général	41 325 969	47 517 602	49 192 129	54 172 255	420 298	4 639 926	9,4
- Remboursement de frais	61 395	116 295	153 297	378 350	848 829	1 237 002	82,3
= Charges à caractère général nettes des remboursements de frais	41 264 575	47 401 307	49 038 832	53 793 906	63 571 469	63 402 924	9,0
<i>en % des produits de gestion</i>	<i>99,5</i>	<i>96,8</i>	<i>98,2</i>	<i>93,3</i>	<i>100,7</i>	<i>93,4</i>	

Charges de personnel							
= Charges de personnel interne	684 107	309 524	347 650	316 562	488 043	564 852	- 3,8
<i>Charges sociales en % des CP interne</i>	<i>26,4</i>	<i>26,0</i>	<i>26,8</i>	<i>26,3</i>	<i>26,5</i>	<i>25,8</i>	
+ Charges de personnel externe	789 778	1 023 716	976 528	1 108 051	1 030 427	1 086 150	6,6
= Charges totales de personnel	1 473 885	1 333 240	1 324 179	1 424 613	1 518 470	1 651 002	2,3
<i>CP externe en % des CP total</i>	<i>53,6</i>	<i>76,8</i>	<i>73,7</i>	<i>77,8</i>	<i>67,9</i>	<i>65,8</i>	
<i>en % des produits de gestion</i>	<i>3,6</i>	<i>2,7</i>	<i>2,7</i>	<i>2,5</i>	<i>2,4</i>	<i>2,4</i>	

Le financement des investissements							
(en €)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Cumul sur les années
CAF brute	- 1 343 078	77 676	- 605 120	2 210 203	- 2 372 204	1 589 171	- 443 351
= CAF nette ou disponible (C)	- 1 343 078	77 676	- 605 120	2 210 203	- 2 372 204	1 589 171	- 443 351
= Financement propre disponible (C+D)	- 1 343 078	77 676	- 605 120	2 210 203	- 2 372 204	1 589 171	- 443 351
- Dépenses d'équipement (y compris travaux en régie)	5 758	0	6 102	1 605	3 998	1 038	18 500
+/- Variation autres dettes et cautionnements	- 10 000	- 20 000	- 45 000	10 000	10 000	-40 000	- 95 000
= Besoin (-) ou capacité (+) de financement propre / de financement	- 1 338 836	97 676	-566 221	2 198 598	- 2 386 202	1 628 133	- 366 852
Mobilisation (-) ou reconstitution (+) du fonds de roulement net global	- 1 338 836	97 676	- 566 221	2 198 598	- 2 386 202	1 628 133	- 366 852

RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

Besoin en fonds de roulement global							
(en €)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Moyenne
+ Redevables et comptes rattachés	2 270 764	1 833 548	2 009 798	2 358 415	3 110 322	3 577 875	2 526 787
<i>dont redevables</i>	2 261 679	1 820 988	2 002 238	2 356 855	2 666 459	3 439 923	2 424 690
- Encours fournisseurs	12 308 623	7 163 211	5 218 776	7 540 820	6 215 685	4 346 968	7 132 347
= Besoin en fonds de roulement de gestion	- 10 037 859	- 5 329 664	- 3 208 977	- 5 182 405	- 3 105 363	- 769 092	- 4 605 560
<i>en nombre de jours de charges courantes</i>	- 85,6	- 39,8	- 23,2	- 34,0	- 17,2	- 4,2	
- Dettes et créances fiscales	- 3 080 353	- 1 050 434	- 863 026	- 1 435 637	- 1 815 629	- 1 443 582	- 1 614 777
- Autres dettes et créances sur État et collectivités (subventions à recevoir, opérations particulières, charges à payer)	- 1 281 622	- 144 506	404 348	1 098 391	1 204 145	1 526 417	467 862
- Autres dettes et créances	280 956	1 015 927	883 279	- 921 338	1 171 324	1 296 789	621 156
<i>dont recettes à classer ou régulariser (qui diminuent le BFR)*</i>	1 038 201	394 825	19 559	13 482	66 299	39 259	261 938
<i>dont autres comptes créditeurs (dettes d'exploitation qui diminuent le BFR)*</i>	20 000	5 000	0	0	0	0	4 167
<i>dont autres comptes débiteurs (créances d'exploitation qui augmentent le BFR)*</i>	2 045 149	512 953	0	2 110 426	525 173	525 173	953 146
= Besoin en fonds de roulement global	- 5 956 841	- 5 150 652	- 3 633 578	- 3 923 821	- 3 665 203	- 2 148 716	- 18,4%
<i>en nombre de jours de charges courantes</i>	- 50,8	- 38,5	- 26,3	- 25,8	- 20,3	- 11,8	

* présentation en valeur absolue

** un solde créditeur (+) diminue le BFR, un solde débiteur (-) l'augmente

Indicateurs d'alerte complémentaires sur le BFR	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Contribution du BFR de gestion à la trésorerie (en %)	161,0	96,4	93,2	87,4	94,4	22,6
Contribution du BFR global à la trésorerie (en %)	- 95,5	- 93,2	- 105,5	- 66,1	- 111,5	- 63,2

Source : Anafi, sur la base des comptes de gestion

Annexe n° 3. Grille tarifaire Vélib' en vigueur et comparaison avec les tarifs de free-floating

ABONNEMENTS LONGUE DURÉE - GRILLE TARIFAIRE VÉLIB' MÉTROPOLÉ APPLICABLE À PARTIR DU 1^{er} AOÛT 2021

	Pour les usages occasionnels	Pour les usages réguliers en Vélib' mécanique	Pour les usages réguliers en Vélib' électrique
	V-LIBRE	V-PLUS	V-MAX
	0 € / mois	3,10 € / mois en tarif standard	8,30 € / mois en tarif standard
	0-30 min au-delà 1€ 1€ / 30 min	0-30 min au-delà gratuit 1€ / 30 min	0-60 min au-delà gratuit 1€ / 30 min
	0-45 min au-delà 3€ 2€ / 30 min	0-45 min au-delà 2€ 2€ / 30 min	0-45 min au-delà 2 premiers trajets gratuits par jour puis 1€/trajet à partir du 3 ^e trajet journalier (45 minutes) 1€ / 30 min
		TARIFS V-PLUS AVEC ENGAGEMENT 12 MOIS	TARIFS V-MAX AVEC ENGAGEMENT 12 MOIS
		Paiement mensuel	Paiement mensuel
		V-Plus 3,10€	V-Max 8,30€
		V-Plus jeune ¹ 2,30€	V-Max jeune ¹ 7,10€
		V-Plus senior ² 2,30€	V-Max senior ² 7,10€
		V-Plus solidaire ³ 1,55€	V-Max solidaire ³ 4,15€
		Paiement annuel	Paiement annuel
		V-Plus 37,20€	V-Max 99,60€
		V-Plus jeune ¹ 27,60€	V-Max jeune ¹ 85,20€
		V-Plus senior ² 27,60€	V-Max senior ² 85,20€
		V-Plus solidaire ³ 18,60€	V-Max solidaire ³ 49,80€

¹Jeune : tarif réservé aux moins de 27 ans. ²Senior : tarif réservé aux 60 ans et plus. ³Solidaire : boursiers, jeunes en insertion et bénéficiaires de la gratuité transport Île-de-France Mobilité.

Système d'acquisition des Minutes Bonus jusqu'au 9 janvier 2023

Les abonnés annuels V-Plus et V-Max peuvent obtenir et consommer des Minutes Bonus.

Règles d'obtention des Minutes Bonus :

- Prendre un vélo dans une station pleine : gain de 3 Minutes Bonus.
- Ramener un vélo dans une station vide : gain de 3 Minutes Bonus.
- Combiner les 2 actions décrites ci-dessus : gain de 10 Minutes Bonus.

Règles de consommation des Minutes Bonus :

- Les Minutes Bonus sont consommées si un trajet dure plus de 30 minutes (ou plus de 60 minutes pour un trajet avec un vélo mécanique et un Abonnement V-Max) ou en cas de trajet non inclus au forfait. Elles sont consommées par tranche de 30 minutes.
- Les Minutes Bonus sont cumulables sur un même trajet.
- Les Minutes Bonus ne sont ni cessibles, ni remboursables. Elles sont conservées si l'utilisateur se réabonne à échéance.

Système d'acquisition des Minutes Bonus à partir du 10 janvier 2023

Les abonnés annuels V-Libre, V-Plus et V-Max pourront obtenir et consommer des Minutes Bonus.

Règles d'obtention des Minutes Bonus :

- Restituer un vélo mécanique dans une station en altitude (si la station de départ ne se situe pas en altitude) : gain de 6 Minutes Bonus.
- Restituer un vélo dans une station vide : gain de 3 Minutes Bonus.
- Prendre un vélo stationné avec un câble en Station+ : gain de 3 Minutes Bonus.

Règles de consommation des Minutes Bonus :

- Toute course non incluse dans le forfait : consommation de 45 Minutes Bonus pour un vélo électrique et de 30 Minutes Bonus pour un vélo mécanique.
- Tout dépassement de la durée forfaitaire d'une course (45 minutes en vélo électrique, 30 minutes en vélo mécanique avec un V-Plus et 60 min avec un V-Max) : consommation de 15 Minutes Bonus par tranche indivisible de 15 minutes.
- Les Minutes Bonus sont cumulables sur un même trajet.
- Les Minutes Bonus ne sont ni cessibles, ni remboursables.
- Les Minutes Bonus acquises précédemment et jusqu'au 31 décembre 2023 devront être consommées en totalité au 31 décembre 2024. Par la suite, les Minutes Bonus seront utilisables un an après acquisition, et jusqu'au 31 décembre de l'année suivante. Elles sont conservées si l'utilisateur se réabonne dans un délai de 30 jours maximum suivant l'échéance de son précédent abonnement.

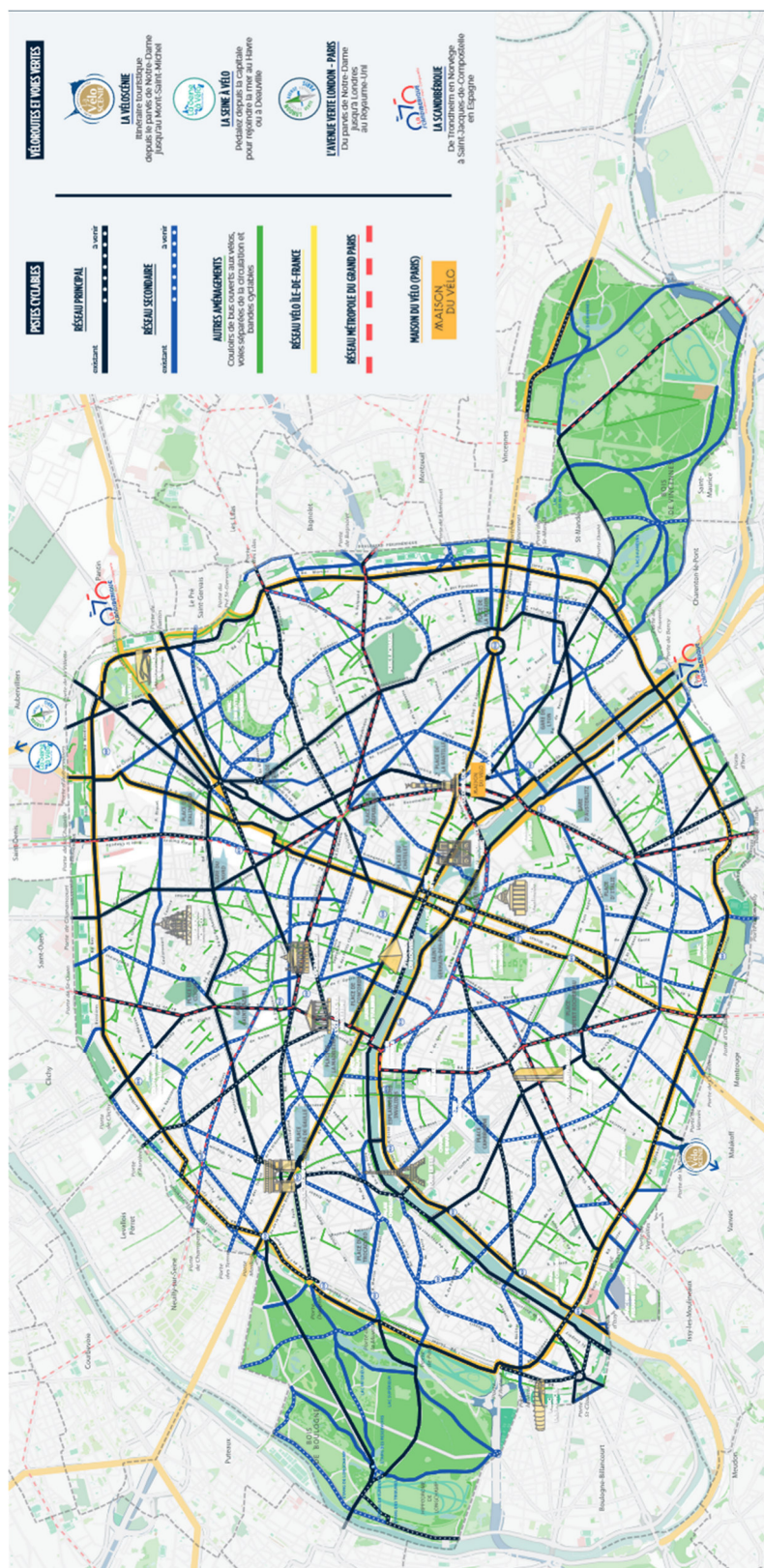
PASS COURTE DURÉE - GRILLE TARIFAIRE VÉLIB' MÉTROPOLE APPLICABLE À PARTIR DU 1^{er} AOÛT 2021

	1 trajet en Vélib' mécanique ou électrique (au choix)	24 heures à Vélib' (électrique en supplément)	24 heures à Vélib' (électrique inclus)	72 heures à Vélib' (électrique inclus)
	TICKET-V	PASS 24H CLASSIQUE	PASS 24H ÉLECTRIQUE	PASS 3 JOURS
	3 €	5 €	10 €	20 €
	au-delà 0-45 min 1 € / 30 min 1 trajet au choix au-delà 2 € / 30 min	0-30 min gratuit au-delà 1 € / 30 min 0-45 min 2 € au-delà 2 € / 30 min	0-60 min gratuit au-delà 1 € / 30 min 0-45 min 1 € / 30 min 6 premiers trajets gratuits par jour puis 1€ / trajet à partir du 7 ^e trajet journalier (45 minutes)	0-60 min gratuit au-delà 1 € / 30 min 0-45 min 1 € / 30 min 6 premiers trajets gratuits par jour puis 1€ / trajet à partir du 7 ^e trajet journalier (45 minutes)
		LOCATIONS MULTIPLES Possibilité de louer jusqu'à cinq vélos	LOCATIONS MULTIPLES Possibilité de louer jusqu'à cinq vélos	LOCATIONS MULTIPLES Possibilité de louer jusqu'à cinq vélos
		1 Vélib' 5 € 2 Vélib' 10 € 3 Vélib' 15 € 4 Vélib' 20 € 5 Vélib' 25 €	1 Vélib' 10 € 2 Vélib' 20 € 3 Vélib' 30 € 4 Vélib' 40 € 5 Vélib' 50 €	1 Vélib' 20 € 2 Vélib' 40 € 3 Vélib' 60 € 4 Vélib' 80 € 5 Vélib' 100 €

Tarifs des vélos électriques en free floating

Tarifs au 25 fév. 2022	LIME	DOTT
		
Tarif à la minute	25 centimes + 1 € de déverrouillage	23 centimes + 1 € de déverrouillage
Passe journée <i>Valable 24 heures</i>	12,99 € Déverrouillage gratuit et trajets illimités de 45 mn max	6,99 € Déverrouillage gratuit et trajets illimités de 30 mn max
Passe mensuel <i>Déverrouillage gratuit</i>	39 €	34,99 € 100 trajets de 30 mn

Annexe n° 4. Plans vélos des diverses collectivités



Source : Ville de Paris

Annexe n° 5. Glossaire des sigles

Sigles	Définitions
AFL	Agence France locale
CGCT	Code général des collectivités territoriales
CRC	Chambre régionale des comptes
CUVM	Comité des Usagers Vélib' Métropole
DRFiP	Direction régionale des finances publiques
DSP	Délégation de service public
EPA	Établissement public administratif
EPIC	Établissement public industriel et commercial
EPT	Établissements publics territoriaux
IDFM	Île-de-France Mobilités
Insee	Institut national de la statistique et des études économique
JOP	Jeux olympiques et paralympiques
LOM	Loi d'orientation des mobilités
MaaS	<i>Mobility as a service</i>
MGP	Métropole du Grand Paris
RGPD	Règlement général sur la protection des données
SAS	Société par actions simplifiée
SAVM	Syndicat Autolib' Vélib' Métropole
SPIC	Service public industriel et commercial
VAE	Vélos à assistance électrique
VLS	Vélo en libre-service
VNC	Valeur nette comptable

RÉPONSE DU PRÉSIDENT DU SYNDICAT (*)

(*) Cette réponse jointe au rapport engage la seule responsabilité de son auteur, conformément aux dispositions de l'article L.243-5 du Code des juridictions financières.



Chambre Régionale des Comptes d'Ile-de-France
Monsieur le Président
6 Cours de Roches – Noisiel - BP 187
77 315 Marne la Vallée Cedex 2

Paris, le 1^{er} septembre 2025

N/Réf : 2025-D230-MS/YC

V/Réf : Contrôle n°2024-001041 – Rapport 2025-0092 R

Courrier mail et RAR

Objet : Réponse au rapport d'observations définitives relatives au contrôle des comptes et de la gestion du Syndicat mixte Autolib' et Velib' Métropole pour les exercices 2019 et suivants

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 8 août 2025, vous m'avez adressé le rapport d'observations définitives relatives au contrôle des comptes et de la gestion du Syndicat mixte Autolib' et Velib' Métropole pour les exercices 2019 et suivants. Je salue la qualité de vos analyses et de vos observations dont un grand nombre rejoignent nos préoccupations.

Conformément à l'article R. 243-5 du code des juridictions financières, il appelle les éléments de réponse ci-après.

Comme il est indiqué dans le rapport, l'organisation et les statuts de l'Agence devront encore évoluer sur sa compétence principale. Il conviendra de tirer les conséquences définitives du contentieux Autolib' avec l'emprunt souscrit pour honorer le solde des indemnités dues à la SAS Autolib' et après les transferts comptables d'actifs aux collectivités adhérentes encore à formaliser par la DRFIP. Les stations et bornes Autolib', biens de retour de la concession, reviendront alors en pleine propriété à chaque collectivité pour en disposer librement, mettant fin aux conventions de mise à disposition proposées alors par le Syndicat durant cette période transitoire.

En écho au changement de dénomination du Syndicat, désormais Agemob (Agence métropolitaine des mobilités partagées), l'Agence interviendra sur de nouvelles compétences et attributions en matière de mobilités douces pour le compte des collectivités adhérentes. Ces évolutions auront pour principaux objectifs de mettre en cohérence les services de mobilité partagée présents ou à venir dans l'agglomération parisienne et de proposer des alternatives à l'usage de véhicules automobiles individuels, en lien étroit avec Ile-de-France Mobilités et la Métropole du Grand Paris, comme l'y invite le rapport.

Concernant le service public Velib', le modèle économique du service a été fortement corrigé par la mise en œuvre des recommandations formulées par le cabinet Rise dans son rapport d'audit. De plus,

la récente modification de l'actionnariat de Smovengo – qui a vu le groupe Indigo prendre la totalité du capital de l'entreprise, avec épurement des dettes passées – confirme la stabilisation et la pérennisation de l'entreprise. Le service Velib' est désormais à l'abri des risques majeurs qu'il courait antérieurement en termes de poursuite de l'exploitation par l'opérateur. Cela permet de poursuivre son développement, de même que l'amélioration de la qualité de service, qui constitue depuis 2020 ma préoccupation principale.

Sur ce sujet, comme le rapport l'indique avec pertinence, la qualité de service doit encore progresser, notamment en matière de régulation des vélos en station. Ce constat étant partagé, c'est dans cet objectif qu'un avenant 14 au marché avec Smovengo a été signé en juillet 2025 créant deux nouveaux critères et objectifs en matière de stations vides et pleines sous peine de pénalités.

Une révision tarifaire est également intervenue en août 2025, majorant particulièrement le prix de l'utilisation des vélos électriques afin d'en maîtriser les usages et les coûts plus lourds induits. Cette recommandation avait été proposée dès 2023 par le cabinet Rise lors de l'audit du service. L'augmentation attendue des recettes usagers doit aider à une meilleure qualité de l'offre tout en participant à l'équilibre financier du service tant pour l'opérateur que pour les collectivités adhérentes. Elle doit aussi rééquilibrer l'usage des deux types de vélos proposés aux usagers en réservant l'utilisation du vélo à assistance électrique aux trajets qui le nécessitent le plus.

Concernant l'extension du service Velib', les élus du Syndicat sont très vigilants à la cohérence du réseau et à l'inscription du service Velib' dans l'offre globale de mobilité. Avec les équipes de l'AGEMOB, les collectivités membres assurent la coordination entre le déploiement des nouvelles offres de transport sur leur territoire et la commande de stations Velib' pour garantir la multimodalité. L'Agence est également proactive auprès de ses membres pour les sensibiliser à l'installation de nouvelles stations Velib' en prévision de l'arrivée de nouvelles lignes de transport en commun (exemple de la ligne 15 sud et du prolongement de la ligne 14).

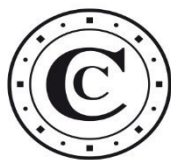
Je vous informe enfin que Madame Catherine Baratti-Elbaz, ancienne présidente du Syndicat, s'associe à la présente réponse.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Président,



Sylvain Raifaud
Conseiller métropolitain
Conseiller de Paris du 10e arrondissement



Chambre régionale des comptes Île-de-France

6, Cours des Roches
BP 187 NOISIEL
77315 MARNE-LA-VALLÉE CEDEX 2

Tél. : 01 64 80 88 88

www.ccomptes.fr/fr/crc-ile-de-france