

Conseil d'arrondissement du 20^e
23 janvier 2018

Vœu de l'exécutif
portant sur les services de vélos en libre-service
à Paris et dans la Métropole

Considérant que le développement du vélo comme mode de transport du quotidien est un enjeu écologique fondamental ;

Considérant qu'avec le plan vélo (2015-2020) la ville de Paris s'est fixé des objectifs ambitieux visant notamment à porter à 15% la part modale du vélo dans les déplacements ;

Considérant que Vélib', système de vélo en libre-service mis en service en 2007 fut un accélérateur de développement très significatif de l'usage quotidien du vélo à Paris ;

Considérant que le contrat Vélib' est arrivé à échéance le 31 décembre 2017 ;

Considérant que conformément à ses engagements, la municipalité parisienne a souhaité faire plus et mieux que renouveler ce contrat ;

Considérant qu'elle a fait le choix de délier le service Vélib' du marché publicitaire auquel il était adossé, et d'en faire un service métropolitain en l'agréant au syndicat Autolib' devenu Autolib' Vélib' Métropole où elle demeure majoritaire ;

Considérant qu'elle a voulu que la flotte du Vélib' Métropole soit à 30% composée de Vélo à assistance électrique (VAE) ce qui est une première dans l'offre de vélos en libre service;

Considérant qu'au terme des procédures d'appel d'offre c'est la société Smoovengo qui a remporté le marché pour une durée de 15 ans, face à la société JC Decaux exploitant du Vélib' parisien depuis 2007 ;

Considérant que ce changement d'opérateur, l'introduction d'une offre de VAE et l'extension géographique du système constituaient, en soi, un triple défi technique et technologique ;

Considérant qu'afin de limiter la rupture de service forcément induite par ces changements, le remplacement des stations a été conçu sur une durée de 6 mois permettant à Smoovengo d'ouvrir le Vélib'métropolitain avec 50% des stations au 1er janvier 2018 pour atteindre le plein régime fin mars 2018 ;

Considérant qu'au 19 janvier près de 100 stations étaient en service et que le système informatique nécessitait encore des améliorations ;

Considérant que le syndicat Autolib' Vélib' Métropole a voté une réduction conséquente de 50% des forfaits pour les mois de janvier, février et mars 2018 pour les nouveaux abonnés, les usagers bénéficiant par ailleurs d'un crédit d'heure pour essayer les Velib' à Assistance Électrique ;

Considérant l'annonce faite par la Maire de Paris et par la Présidente du Syndicat Autolib' Vélib' Métropole de remboursement du mois de janvier aux abonnés, et de l'engagement pris de réexaminer cette question en février au vu du service qui serait alors effectivement proposé ;

Considérant que l'un des enjeux est de s'assurer que les abonnés du Vélib' historique y resteront fidèle en transférant leur abonnement vers la nouvelle offre ;

Considérant que profitant de ce bouleversement, de prévisibles difficultés et d'un vide juridique absolu, des opérateurs privés commercialisant des vélos en libre-service sans borne, se sont implantés dans la capitale ce qui représente une concurrence non négligeable et totalement nouvelle ;

Considérant que la Ville de Paris n'a jamais cessé de réaffirmer son attachement au Vélib' Métropole, outil indispensable au développement des déplacements cyclistes à l'échelle de la Métropole ;

Le Conseil d'arrondissement du 20^e formule le vœu que :

- la Ville de Paris fournisse avec le syndicat Autolib' Velib' Métropole toute aide permise pour l'accélération des travaux de mise en service des stations ;
- qu'elle reste vigilante concernant le niveau de service fourni, et qu'elle adapte les compensations tarifaires en fonction du service déployé, et ce pour tous les usagers du Velib' ;
- qu'elle poursuive avec les opérateurs privés un dialogue exigeant afin de limiter les stationnements de leurs vélos sur les trottoirs et d'accélérer le ramassage de ceux qui sont victimes de vandalisme ;
- qu'elle poursuive le travail avec le gouvernement, les services de l'État et les parlementaires pour que la prochaine loi mobilité permette aux collectivités de créer un cadre de régulation en ce qui concerne les opérateurs privés de vélo en libre-service sans borne, en particulier dans les villes où existe un système public.