



Autolib' Métropole
2 rue Jean Lantier
75001 Paris
Tél : 01 80 18 92 00
www.autolibmetropole.fr

Compte rendu de la réunion du Bureau syndical d'Autolib' Métropole du 24 novembre 2016

Le vingt quatre novembre deux mille seize, à 15 heures, le Bureau syndical, dûment convoqué le 17 novembre 2016, s'est réuni, 2 rue Jean Lantier 75001 Paris, sous la présidence de Mme Marie-Pierre de la Gontrie.

Nombre de délégués en exercice : 12
Nombre de délégués présents ou représentés : 7

Étaient présents :

MM. Yann WEHLING (Région Ile-de-France), M. Christophe NAJDOVSKI (Paris), M. Thierry-Michel ISOARD (Asnières-sur-Seine), Samuel BESNARD (Cachan), Jean-Luc MILLARD (Drancy), Xavier CARON (Enghien-les-Bains), Patrice PATTEE (Sceaux),

Étaient excusés :

Mme Christine BRUNEAU (Grand Paris Seine Ouest), Christophe BERNIER (Gennevilliers), M. Jean-Paul MORDEFROID (Verrières-le-Buisson),

Assistaient également à la séance :

Mmes Véronique HACHÉ, directrice d'Autolib' Métropole, Fabienne PUIG, responsable de la coordination technique et administrative, MM. Matthieu FIERLING, Responsable service et innovation, Thomas RELIMIEN, coordinateur déploiement et Malik SALEMKOUR, chargé de mission juridique et financier.

Ordre du jour :

- Discussion relative au plan d'affaires
- Défaut d'intérêt économique des stations
- Projet d'avenant à la DSP
- Points divers

La présidente, a ouvert la séance après avoir dénombré 7 présents et a constaté que la condition de quorum était remplie.

Elle rappelle les points inscrits à l'ordre du jour, à savoir la discussion relative au plan d'affaires, le défaut d'intérêt économique des stations, le projet d'avenant à la DSP et les points divers.

1. Discussion relative au plan d'affaires

La Présidente indique que le délégataire a transmis le 22 novembre un nouveau plan d'affaires déséquilibré de 179 millions de déficit alors que la DSP prévoit que jusqu'à 60 millions d'euros, ce déficit est à la charge du délégataire. Les discussions se poursuivent donc pour rechercher des solutions satisfaisantes permettant un retour à l'équilibre au terme de la DSP.

Dans ce cadre, elle informe les membres de sa réunion avec M. Gilles ALIX (Sté Autolib). Il reste clair que les chiffres annoncés sont à retravailler afin d'améliorer le bilan et les perspectives, en appréciant de manière contradictoire chacune des pistes évoquées par le délégataire. Par exemple au sujet des stations économiquement non rentables, selon ses estimations, cela engendrerait une économie de 13 millions d'euros, mais fermer ces stations engendrerait un coût de démontage de 6 millions d'euros....selon les premières estimations.

Elle rappelle que son objectif permanent reste que les collectivités ne contribuent pas pour combler ce déficit. Mais, elle ajoute que le délégataire a tendance à vouloir l'envisager.

Elle précise qu'il lui semble que plusieurs mesures permettraient de réduire considérablement le montant annoncé par le délégataire si ce dernier montant s'avère confirmé. La première mesure étant la prolongation de 18 à 24 mois de la DSP. Elle rappelle que la DSP a démarré lentement en termes de montée en charge des recettes, et qu'une prolongation de 2 ans serait assez simple à justifier et rentable en termes financiers.

M. Malik SALEMKOUR (chargé de mission juridique et financier) ajoute que la prolongation sur l'année complète de 2023 rapporterait 32 millions d'euros selon leurs derniers chiffres et qu'une prolongation jusqu'à la fin de l'année 2024 rapporterait 38 millions d'euros supplémentaires soit un gain de 70 millions d'euros pour une prolongation de 22 mois de la DSP.

La Présidente souligne qu'il s'agit de la mesure de bon sens mais qu'à ce stade, le délégataire n'est pas intéressé. Elle a tendance à penser qu'il s'agit d'une posture de négociation.

Elle rappelle les leviers de discussions et cite la question des dépenses informatiques imputées à la DSP alors que ce sont des biens propres du délégataire dont le syndicat n'a que l'usage. Le coût initial était chiffré à 11 millions d'euros mais au final, le chiffre est de plus de 60 millions d'euros. Elle rappelle que 17 millions d'euros ont été récupérés, ces investissements informatiques ayant été "vendus" aux autres Autolib' mis en place dans le monde. Ainsi, 30 millions d'euros de recettes devraient encore revenir dans les comptes de la DSP au titre de ce surcoût indu. Par ailleurs, elle informe les membres que la société Autolib' n'a pas procédé à la recapitalisation de la société Autolib' mais a chiffré à 10,9 millions d'euros les frais financiers liés au déficit de la société, ce qui est un poids nouveau dans la DSP et discutable.

Elle indique également qu'ils ne sont pas d'accord sur certains calculs qui leur ont été soumis. Elle rappelle que les augmentations tarifaires rapporteraient 27 millions d'euros sur la durée de la DSP et il semblerait qu'ils se soient trompés d'environ 15 millions d'euros en minorant les recettes dans leurs calculs.

M. Xavier CARON (Enghien-les-Bains) a du mal croire à des erreurs de leur part.

La Présidente explique qu'ils ont une approche de la question tarifaire assez irrégulière, aussi, elle n'exclut pas une erreur.

Elle précise que des sujets seront à examiner dès lors que le délégataire n'accepterait pas la prolongation de la DSP. Elle suggère que le Syndicat évalue les sujets qui semblent acceptables ou pas. Elle pense être un bon porte-parole en disant que dans une telle hypothèse la contribution des collectivités ne serait qu'une solution ultime.

M. Xavier CARON (Enghien-les-Bains) souligne que plusieurs mandats seront terminés d'ici là et qu'il risquerait d'y avoir de nombreux recours de ces nouvelles collectivités.

La Présidente signale que si c'était le cas, ce ne serait pas avant l'an prochain. Elle explique qu'un plan d'affaires a été approuvé en 2011, que les 60 millions d'euros de déficit assumés par le délégataire sont inscrits dans le contrat de DSP mais qu'au-delà, un mécanisme de rapprochement

des points de vue se met en place et qu'à défaut, une contribution des collectivités est contractuellement possible.

A ce stade, le courrier du président de la société Autolib' ne précise pas encore que soit mis en place le processus de rapprochement formel des points de vue. Elle estime que la modalité la plus acceptable est la prolongation de la DSP et la moins acceptable est la contribution directe des collectivités au déficit.

Elle rappelle qu'elle plaide depuis le début pour un accord global avec un éventail de dispositifs pour rétablir la situation des comptes de la DSP si cela s'avère nécessaire. Elle souhaite parvenir notamment à ce que le plafond de 60 millions d'euros de déficit assumé par le délégataire soit relevé. Elle partage l'idée exprimée par le délégataire qu'il convient de réexaminer en terme de rentabilité le déploiement dans des communes éloignées. Elle souligne que la position du délégataire a évolué sur ce sujet après avoir poussé au déploiement justifié par sa rentabilité, il semble plus réticent à élargir le périmètre sur le même motif. A ce stade, elle suggère de proposer une pause sur l'extension du périmètre.

2- Défaut d'intérêt économique des stations

La Présidente invite à étudier sérieusement le sujet des stations non rentables. Face à la demande de fermeture totale de 166 stations considérées comme non rentables par le délégataire, après un travail de vérification qui en a significativement réduit le nombre, le Syndicat Autolib' a accepté d'étudier qu'une cinquantaine de stations soient réduites en nombre de bornes Autolib' en transformant quelques unes en borne de recharge tiers. Elle souhaite que les communes ayant des stations non rentables soient sollicitées afin de prendre des décisions quant à leur maintien ou non et dans quelles conditions.

Elle indique qu'une piste d'amélioration pourrait être que la redevance pour occupation de voirie soit diminuée plutôt que de faire contribuer les collectivités. Elle souligne également que dans la DSP, un forfait d'installation des stations de 60 000 € était prévu mais qu'un nombre important de stations ont coûté bien plus de 60 000 €. Pour autant, précise-t-elle, les communes n'ont pas été appelées à contribuer plus. La compensation de ce différentiel pourrait être également une piste. Elle rappelle qu'un comité Syndical se tiendra le 8 décembre et elle souhaite pouvoir discuter avec la société Autolib' avant que ne soit enclenché un mécanisme de précontentieux. Elle suggère de notifier au délégataire que le nouveau plan d'affaires communiqué reste insatisfaisant, que le Syndicat a un certain nombre de choses à faire valoir et qu'il convient d'expertiser tous les éléments pris en compte. Il s'agira de refaire le point d'ici 3 ou 4 mois. Elle indique que l'idée d'une fin anticipée de la DSP serait aussi une mauvaise nouvelle financière dans la mesure où il faudrait indemniser le délégataire qui n'aurait pas pu amortir ses investissements, le contrat n'allant pas à son terme.

M. Jean-Luc MILLARD (Drancy) rappelle que le délégataire présente souvent une position de départ très dure, qui se débloque ensuite et qu'une expertise comptable est prévue dans la DSP. Il signale que grâce à Autolib', la société Autolib' s'est ouvert d'autres marchés très rentables.

La Présidente indique que lorsque ce sujet est abordé, ils répondent être très subventionnés par les autres villes et cite comme dernier exemple Singapour.

M. Xavier CARON (Enghien-les-Bains) a le sentiment que la société Autolib' a du mal à négocier le fait qu'il y ait une subvention d'entrée dans les autres villes tandis qu'il n'y en a pas eu de la Ville de Paris lors de la création. Le fait de demander à présent la contribution de toutes les collectivités de la métropole leur donnerait plus de force pour négocier avec les autres villes.

Mme Véronique HACHÉ (Directrice du Syndicat Autolib') mentionne que signer une DSP avec Paris n'est pas la même chose que signer une DSP avec Bordeaux. Paris faisant office de *show-room*.

La Présidente souligne que la société Autolib' pense que ce serait peut être un échec financier mais pas industriel. Madame Marie BOLLORÉ lui a expliqué que la démonstration technologique était faite sur leurs batteries.

M. Samuel BESNARD (Cachan) pense qu'il s'agit de savoir vers quelle stratégie ils s'orientent et ce à quoi ils tiennent dans la DSP Autolib', la rentabilité? la démonstration technologique est faite, alors l'image d'Autolib' ? sachant qu'en effet le contrat prévoit bien que les collectivités sont in fine un parachute en cas de difficultés du délégataire.

Il souligne de nombreuses évolutions depuis 2011 et pense qu'un bilan serait nécessaire, notamment en termes de recettes. Il est très sensible à la question du déploiement et souligne que de nombreux élus souhaitent bénéficier d'Autolib' mais il est conscient du problème d'équilibre économique. Il pense que des efforts importants ont déjà été réalisés en termes de périmètre.

La stratégie la plus plausible selon lui serait une prolongation de la DSP. Il trouve assez curieux que leur posture soit de refuser d'emblée. Il ne s'agit pas d'entrer dans une fausse négociation mais de discuter de cette prolongation en prenant en compte l'aspect des stations non rentables avec un maillage resserré.

M. Christophe NAJDOVSKI (Paris) souhaite savoir quels sont les moyens du Syndicat pour regarder comment se décompose le déficit annoncé de 179 millions d'euros. Il s'agit de savoir ce qui coûte cher structurellement.

Il rappelle qu'Autolib' a été réalisé par la société Autolib' pour une question d'image et pour développer ses batteries. La Ville de Paris y voyait quant à elle l'intérêt d'un nouveau mode de transport émergent dans la société. Il s'agit de pérenniser ce service d'intérêt général sans être dupe.

Il est d'accord avec l'idée de la prolongation de la DSP et pense que les hausses tarifaires sont quelque part inévitables. La question du modèle économique se pose également au niveau de Vélib'. En dehors de la DSP actuelle, le Syndicat doit se poser la question de savoir ce qu'est un modèle économique d'un système de véhicules en autopartage. Il évoque la possibilité de faire du benchmark et parle des systèmes de *free floating* c'est-à-dire sans station. Afin de maintenir un système d'autopartage métropolitain, il faut identifier les postes les plus coûteux et définir un modèle économique pérenne.

M. Patrice PATTÉE (Sceaux) s'interroge sur la stratégie d'entreprise. Lorsque cette DSP a été négociée, les médias n'étaient pas évoqués chez Bolloré mais aujourd'hui la société est plus présente sur les médias que sur la mobilité. Il ajoute que le délégataire a démontré que sa batterie était au point techniquement et s'attaque à d'autres marchés comme les bus, aussi, il suppose que la voiture ne l'intéresse pas tant que cela.

Il se souvient que lorsque cette opération a été lancée avec l'ancien Maire de Paris en 2008, il était question de changer les paradigmes. La Ville de Paris a démontré que l'autopartage était pertinent mais il souligne que dans ce domaine, les choses avancent très vite. Il pense qu'il ne faut peut-être pas s'accrocher à l'Autolib' tel qu'il a été pensé alors.

La Présidente insiste sur le fait qu'arrêter la DSP peut leur coûter très cher.

M. Patrice PATTÉE (Sceaux) dit que cela coûtera cher sauf si c'est le délégataire qui décide d'arrêter.

Mme Véronique HACHÉ (Directrice du Syndicat Autolib') confirme que la sortie de DSP serait extrêmement coûteuse.

M. Patrice PATTÉE (Sceaux) entend bien. Aussi, il propose de faire comprendre au délégataire qu'en 2023, sa technologie sera *has been* et que le marché sera plutôt porté sur l'hydrogène avec des voitures rechargeables en 3 minutes. Il pense qu'il ne faut pas se cramponner au système Autolib' car le paysage de la mobilité s'est enrichi. De plus, il affiche un déficit car l'informatique lui a coûté cher mais il l'a engrangé quelque part.

M. Thierry Michel ISOARD (Asnières-sur-Seine) rappelle qu'avec Autolib', la société Autolib' était à la recherche de son modèle mais dans l'exécution du plan, certaines choses ont coûté plus que prévu. Il acquiesce aux propos de Monsieur NAJDOVSKI quant au fait de décomposer les 179 millions d'euros. En outre, il pense que le périmètre doit être petit mais sain et que les hausses tarifaires pourraient être plus fortes.

La Présidente souligne que les discussions sur les chiffres se font de manière permanente depuis 2 ans et que de plus en plus d'éléments sont demandés et analysés. En termes de périmètre pertinent, il est nécessaire de se mettre d'accord sur une vision commune. Elle suggère de limiter le déploiement au périmètre de la DSP à ce stade et d'être rigoureux sur les stations non rentables.

Elle rappelle que la DSP prévoyait un maximum de 34% d'augmentation des tarifs sur la durée du contrat et que ce pourcentage va être dépassé avec ce qui s'apprête à être mis en place. Elle préfère être vigilante pour rester plus ou moins proche du cadre de la DSP.

M. Christophe NAJDOVSKI (Paris) précise que dans les pistes possibles d'efforts, il ne serait pas favorable à une diminution de la redevance d'occupation du domaine public.

La Présidente entend bien. Elle pense qu'il est plus simple politiquement et budgétairement de diminuer la redevance que de voter une contribution des collectivités.

M. Yann WEHLING (Ile-de-France) a le sentiment que Monsieur BOLLORÉ était très partant au démarrage et qu'il ne l'est plus du tout aujourd'hui. Il estime que la seule question méritant d'être débattue est la stratégie du Syndicat Autolib'. Il ne pense pas que Monsieur BOLLORÉ ait intérêt à ce que l'expérience se termine mal en termes d'image.

Il n'est pas certain de l'intérêt de prolonger la DSP. En revanche, il pense qu'il faut aller au bout du contrat à savoir en 2023. Il est totalement d'accord avec le fait de ne recourir qu'en dernier ressort à la contribution des collectivités. Cela n'empêche en rien durant ces 7 ans de réfléchir sur le plus long terme. Si Autolib' devait s'arrêter, il faudrait trouver un nouvel usage aux bornes. Il se questionne également sur l'éventualité que l'autopartage de voiture devienne un service privé à l'avenir. Il ne pense pas qu'ils soient tenus *ad vitam aeternam* à proposer un service public de voitures électriques en libre-service.

La Présidente songe à la méthode la plus indolore, même si elle conçoit qu'une prolongation de la DSP pourrait amener à s'enfermer 2 ans de plus dans un mécanisme pouvant ne plus être adapté à ce moment-là.

M. Yann WEHLING (Ile-de-France) ne sait pas combien de voitures autonomes circuleront dans Paris en 2023 en libre-service et qui ne seront pas sous la maîtrise publique.

Mme Véronique HACHÉ (Directrice du Syndicat Autolib') précise qu'à Lyon et Bordeaux, il s'agit d'un principe de concession en louant un emplacement par ailleurs la compétence de voiture en auto partage et le transport public de voyageurs est une compétence publique, de même le stationnement sur voirie.

M. Jean-Luc MILLARD (Drancy) pense que si le modèle économique ne fonctionne pas, c'est peut-être aussi en raison de défaillances techniques qui ont engendré des surcoûts.

M. Xavier CARON (Enghien-les-Bains) rappelle qu'il est assez impliqué sur la mobilité et que les premiers bus roulant au gaz naturel datent de 1913. Le diesel est une technique qui a peu évolué depuis le XIX^{ème} siècle. Aussi, il pense que se dire que d'ici 2023, les véhicules rouleront tous à l'hydrogène ou à autre chose n'est qu'une hypothèse. Il ne faut pas aller trop vite dans la réflexion. Il n'est pas inquiet quant au fait qu'il existe encore des voitures électriques avec la batterie de Monsieur BOLLORÉ en 2030. L'évolution réside plus dans les usages, le mode de mise à disposition et le mode de propriété.

La Présidente acquiesce à ces propos.

M. Yann WEHLING (Ile-de-France) ne parlait pas de technologie mais d'usage. Il pense que la voiture partagée va devenir beaucoup plus fréquente que la voiture individuelle. Le principe d'Autolib' est une voiture en libre-service.

M. Xavier CARON (Enghien-les-Bains) craint que sa banlieue ne pâtisse des éventuelles décisions sur le périmètre. Il souligne qu'il dispose de stations qui fonctionnent très bien tandis qu'elles sont très éloignées de Paris. Il a l'impression qu'il va devoir justifier deux fois plus la viabilité de ses stations que certaines stations parisiennes. Il propose que lorsqu'il n'y a pas de place en banlieue, la voiture électrique ne soit pas louée afin d'éviter les frais.

La Présidente rappelle que le modèle économique s'appuyait sur le périmètre pertinent de la DSP et qu'il a pu être dépassé parfois. Elle propose aujourd'hui plus de rigueur sur ce point.

M. Patrice PATTÉE (Sceaux) se demande si la cinématique est d'imposer qu'il y ait une place à l'arrivée et qu'en l'absence de place, la voiture ne puisse pas être louée au départ.

La Présidente comprend qu'il faudrait regarder ce qui coûte réellement et examiner le maintien ou pas. Elle se souvient que ce sujet avait déjà été abordé lors de la discussion sur les réservations.

M. Patrice PATTÉE (Sceaux) imagine que si les communes qui manifestent un intérêt pour Autolib' aujourd'hui et apprennent qu'elles devraient payer à la sortie, ces dernières n'auront plus la même appétence pour adhérer au Syndicat.

La Présidente explique que lorsqu'une commune demande à adhérer aujourd'hui et que cela peut engendrer un problème de rentabilité, le Syndicat répond qu'il va y réfléchir. De plus, certaines communes ont déjà adhéré mais n'ont pas encore leurs stations car le délégataire préfère assainir la situation avant de créer de nouvelles stations. Elle rappelle que le surcoût d'investissement concerne également Paris. Si les collectivités devaient être amenées à faire des efforts, il faudrait que ce soit équitable et déterminer le coût des stations.

M. Xavier CARON (Enghien-les-Bains) souligne que les communes ne sont pas maîtres d'œuvre.

La Présidente propose d'évoquer le coût des stations et de réaliser un point financier sur les 179 millions d'euros.

Mme Véronique HACHÉ (Directrice du Syndicat Autolib') explique que dans les conventions d'occupation signées par les maires et par le Syndicat, il est précisé que le forfait d'investissement est de 60 000 € pour une station. Ce forfait est compris dans une enveloppe avec différents travaux. Le Syndicat reçoit toutes les factures liées aux stations en question mais certaines villes

ont souhaité que les stations soient positionnées ailleurs, par exemple en face des commerces ou plus loin selon les villes. Les raccordements supplémentaires ont pu engendrer des coûts supérieurs à 60 000 €. Il existe donc une marge de manœuvre sur ce surcoût d'investissement. Elle pense qu'il faut regarder attentivement toutes les stations qui ont été financées.

M. Malik SALEMKOUR (Chargé de mission juridique et financier) explique que le délégué dans son rapport déclare qu'au 31 décembre 2015, les comptes de la société Autolib' sont déficitaires de 159 millions d'euros. Mais certains chiffres sont déjà ici contestables, notamment en dépenses informatiques car une somme de 11 millions était prévue au départ mais le délégué a dépensé 60 millions d'euros au total pour ce volet alors que ce sont des biens propres, donc à sa seule charge. C'est pourquoi, il fait des gestes commerciaux. Sur les 159 millions, environ 50 millions d'euros ne devraient donc pas apparaître dans les comptes de la DSP. Il souligne que même si Autolib' est déficitaire, le reste est rentable pour le groupe BOLLORÉ à l'image d'IER ou de Bluecar. En outre, le délégué prévoit de récupérer une dizaine de millions d'euros sur les coûts d'entretien ou le personnel dans les prochaines années ce qui démontre qu'il y avait là des économies possibles.

M. Malik SALEMKOUR (Chargé de mission juridique et financière) précise qu'entre ce qui était prévu en investissement hors informatique et ce qui est réalisé, il y a un écart de 30 millions d'euros sur le génie civil des stations. Il pense qu'il faut vérifier cela facture par facture.

Pour le futur, le groupe BOLLORÉ prend en compte les recettes liées à l'augmentation des tarifs et en face, il met des dépenses avec des hypothèses qu'on peut considérer comme très arrangeantes. Au niveau du déploiement, il retient par exemple 4 200 véhicules pour 2018 et pas 4 400, ou un nombre de location par abonnés réduit ce qui fait baisser le résultat *in fine* d'environ 15 millions d'euros.

Il note que les hypothèses du futur sont très pessimistes et que les calculs retenus détériorent la situation mais les recettes d'exploitation par rapport aux dépenses d'exploitation hors amortissements des investissements s'équilibreront vers 2019/2020. Le délégué n'embellit pas l'avenir afin de justifier ses demandes de fonds.

M. Thierry Michel ISOARD (Asnières-sur-Seine) demande à la présidente s'il est possible d'attaquer le groupe BOLLORÉ pour mauvaise gestion.

La Présidente ne l'envisage pas à ce stade mais pense que ce serait une autre étape de l'histoire. Elle pense qu'il sera difficile de se mettre d'accord sur les chiffres, qu'un tiers peut être utile et réaliser un audit comme cela est prévu dans la DSP car la société Autolib' ne veut pas entendre les explications données. Elle souhaite savoir ce que les élus pensent de sa suggestion.

M. Jean-Luc MILLARD (Drancy) pense que l'audit pourrait révéler d'autres chiffres bien différents des 159 millions d'euros de déficit.

M. Thierry Michel ISOARD (Asnières-sur-Seine) souligne que l'audit ne donnera ni raison ni tort à Monsieur BOLLORÉ mais qu'il fournira des points sur lesquels le Syndicat pourra discuter.

M. Xavier CARON (Enghien-les-Bains) se demande si un audit va les arranger en termes de **La Présidente** indique qu'un avenant devra être présenté pour le comité Syndical du 8 décembre en faisant le point notamment sur les tarifs.

3 - Projet d'avenant à la DSP

La Présidente indique que le Conseil de Paris a adopté un vœu expliquant qu'il fallait vérifier la compatibilité de la publicité avec le règlement de publicité. Elle indique que la société Autolib' souhaite continuer la publicité. Elle précise qu'elle ne souhaite pas répondre à la question de la publicité avant d'avoir une réponse formelle des services juridiques de la Ville de Paris quant à la compatibilité.

M. Mathieu FIERLING (Responsable service et innovation) indique que la société Autolib' leur a remis la veille, un projet d'avenant n°9 comportant deux points : la révision des tarifs et leur augmentation prévisionnelle pour les années futures et la pérennisation de la publicité. Selon la Société Autolib', cela rapporterait 400 000 euros par an.

Mme Véronique HACHÉ (Directrice du Syndicat Autolib') rappelle que l'avenant ne comporte que de légères modifications et qu'il a déjà été présenté lors du bureau précédent ainsi qu'au comité Syndical.

M. Matthieu FIERLING (Responsable service et innovation) rappelle l'évolution tarifaire de l'abonnement premium avec un passage de 6 € à 7 € la demi-heure en février 2017 puis une augmentation de 0,50 € par an les années suivantes. Il souligne que les tarifs qui seront en vigueur en février 2017 représenteront une augmentation de 40% par rapport aux tarifs initiaux.

Sur l'abonnement prêt à rouler, il était convenu une augmentation de 1 € la demi-heure en 2017 puis de 0,50 € par an les années suivantes. Il précise que la dernière proposition de la Société Autolib' est une augmentation de 0,50 € en 2017 et de 0,50 € les années suivantes.

Pour les abonnés premium, il indique l'introduction à ce stade de la facturation de la réservation pour 0,10 € en 2017 et 0,10 € supplémentaires par an pour arriver à un plafond de 0,50 €.

La suppression de l'option famille est également proposée. Il rappelle que pour un abonnement famille, il était possible d'avoir jusqu'à quatre abonnements supplémentaires avec un tarif très compétitif à 20 € par abonné.

La Présidente comprend que le délégataire propose de moins augmenter les tarifs alors qu'il évoque un déficit.

M. Matthieu FIERLING (Responsable service et innovation) signale qu'il n'est pas impossible qu'il y ait une erreur de communication chez eux.

Mme Véronique HACHÉ (Directrice du Syndicat Autolib') rappelle que cela figure dans le projet d'avenant reçu la veille.

M. Samuel BESNARD (Cachan) attire l'attention des membres sur le fait qu'un passage à 7 € la demi-heure signifie un passage à 14 € de l'heure, ce qui se rapproche d'un tarif Uber. Utiliser Autolib' risque de devenir moins intéressant. Il faut penser à l'aspect service public et opérationnalité privée. Il souligne qu'avec un tarif à 7 € la demi-heure et une augmentation de 0,50 € par an, le tarif atteindra les 12 euros à la fin.

Mme Véronique HACHÉ (Directrice du Syndicat Autolib') souligne que la politique commerciale relève du délégataire et que cette augmentation des tarifs a été présentée en bureau et en comité syndical. Elle propose de ne pas revenir sur les tarifs qui ont déjà été actés mais

seulement sur ceux qui sont présentés différemment par le délégataire depuis la dernière présentation.

M. Xavier CARON (Enghien-les-Bains) s'inquiète du fait que si cela ne fonctionne pas, le Syndicat ne doit compenser. Il ne comprend pas que le délégataire revienne à 9,50 € tandis que le Syndicat acceptait 10 €.

Mme Véronique HACHÉ (Directrice du Syndicat Autolib') indique qu'ils avaient déjà intégré cette hypothèse dans les recettes futures.

M. Xavier CARON (Enghien-les-Bains) se demande si les responsables de la Société Autolib' ont envie d'améliorer les comptes de la DSP avec cette démarche.

La Présidente rappelle que dans le plan d'affaires, c'est l'augmentation de 1 € qui a été intégrée. Elle recueille l'avis des élus sur le tarif. Ils se prononcent à l'unanimité pour un passage à 10 € et non à 9,50 €.

M. Matthieu FIERLING (Responsable service et innovation) évoque la volonté du délégataire de facturer les badges à 5 € pour les abonnés du prêt à rouler, tout en rappelant qu'ils auront la possibilité à l'avenir d'utiliser un passe NAVIGO pour s'identifier au service.

Mme Véronique HACHÉ (Directrice du Syndicat Autolib') précise que l'abonnement Autolib' prêt à rouler sera sur le Pass Navigo une fois les dernières réserves techniques levées. Elle comprend cette somme de 5 €, sinon n'importe qui pourrait demander un badge, ce qui coûterait cher au final.

La Présidente se prononce plutôt favorablement pour le badge à 5 € mais elle propose que Monsieur FIERLING creuse l'affaire.

M. Matthieu FIERLING (Responsable service et innovation) propose de dire oui à condition que le badge souple/provisoire soit gratuit.

Il rappelle qu'en juillet, ils sont repassés à un système de forfait pour les abonnements professionnels qui commencent à 20 heures de recharge pour 50 €/mois jusqu'à 600 heures de recharge pour 950 €/mois. Il précise qu'en juillet 2016, les tranches de 20 heures de recharge et de 50 heures de recharge ont été ajoutées afin que l'accès à la recharge pro soit moins coûteuse pour les entreprises.

M. Patrice PATTÉE (Sceaux) pense qu'il faut décourager l'usage des bornes en stationnement.

M. Christophe NAJDOVSKI (Paris) se demande pourquoi avoir limité entre 22 heures et 7 heures tandis qu'auparavant c'était 20 heures. En outre, il rappelle la question des 3 € dès la deuxième heure.

Mme Véronique HACHÉ (Directrice du Syndicat Autolib') explique que le tarif de 3 € dès la deuxième heure a vocation à éviter les voitures ventouses qui squattent les places de recharge.

La présidente souligne que de plus en plus de voitures tiers occupent les stations. Tant qu'il n'y aura pas de développement conséquent des possibilités de recharge pour les voitures tiers dans Paris, il sera compliqué de supprimer la possibilité pour une voiture privée de se recharger.

M. Samuel BESNARD (Cachan) est d'accord pour dire qu'il s'agit d'un dispositif de recharge et non pas de stationnement.

M. Christophe NAJDOVSKI (Paris) rappelle qu'ils sont dans la promotion des voitures électriques dans Paris avec les bornes tiers pour lutter contre la pollution. En augmentant le tarif de la recharge électrique dans la capitale, cela pose un problème.

M. Patrice PATTÉE (Sceaux) rappelle que les places Autolib' ne sont pas des places de stationnement banalisées mais des places de service public.

M. Matthieu FIERLING (Responsable service et innovation) indique qu'il est proposé que les réservations de place passent de 90 minutes à 60 minutes.

M. Xavier CARON (Enghien-les-Bains) signale qu'avec une réservation à 60 minutes, il ne peut pas rentrer en banlieue.

La présidente convient que dans Paris, 60 minutes de réservation suffisent amplement. Mais la réservation suppose que pendant ce temps, aucune voiture ne peut prendre la place et ce n'est pas juste.

M. Samuel BESNARD (Cachan) pense qu'il vaudrait mieux choisir la demi-heure où l'on réserve afin d'éviter de bloquer les autres personnes.

La présidente explique qu'aucun système ne peut assurer qu'une place va se libérer au bon moment.

M. Jean-Luc MILLARD (Drancy) propose de refuser ce passage de 90 minutes à 60 minutes.

M. Matthieu FIERLING (Responsable service et innovation) indique qu'il ne sera plus possible de rendre un véhicule hors station en appelant le *call center*. Il ajoute que les tarifs sociaux ne sont toujours pas proposés. Il rappelle qu'il a été demandé au délégataire d'encadrer les offres promotionnelles et les PIM. Il ajoute que le délégataire va augmenter les seuils de franchise. Cette discussion a déjà eu lieu et semble acceptable. En revanche, le délégataire introduit une notion nouvelle de franchise forfaitaire. Ainsi, pour n'importe quel incident, l'utilisateur paiera 100% de la franchise quel que soit le montant.

La Présidente pense que ce n'est pas possible. Elle recueille l'avis des élus sur cette notion de franchise forfaitaire. L'avis est négatif.

M. Matthieu FIERLING (Responsable service et innovation) ajoute que le délégataire propose une option de rachat total de franchise pour 10 € par mois ou 120 € par an.

M. Jean-Luc MILLARD (Drancy) pense que cette option offre un confort, libre à chacun de la prendre ou pas.

La Présidente propose d'accepter cette option de rachat mais de refuser la notion de franchise forfaitaire.

M. Matthieu FIERLING (Responsable service et innovation) rappelle qu'une réservation payante a été évoquée pour les abonnés recharge. Le tarif de 1 € pour 30 minutes avait été convenu mais le délégataire propose le tarif de 1 € pour 60 minutes.

Mme Véronique HACHÉ (Directrice du Syndicat Autolib') précise qu'aujourd'hui un abonné premium ne paie pas sa réservation. En revanche, pour réserver le véhicule, ce sera payant. Elle rappelle cependant que la réservation est optionnelle.

La Présidente se demande pourquoi le délégataire propose 1 € pour 60 minutes tandis que le Syndicat avait accepté le tarif de 1 € pour 30 minutes. Elle propose de laisser le tarif de 1 € pour 30 minutes.

M. Matthieu FIERLING (Responsable service et innovation) ajoute que le délégataire propose d'augmenter les tarifs de 10% pour Autolib' pro en 2017 uniquement tandis qu'une augmentation de 10% chaque année avait été discutée.

M. Samuel BESNARD (Cachan) comprend que les tarifs sociaux puissent toucher l'équilibre mais sur l'absence de proposition d'encadrement des offres promotionnelles, il pense qu'il n'y a pas de raison d'accepter.

Mme Véronique HACHÉ (Directrice du Syndicat Autolib') indique qu'ils vont rappeler au délégataire les propositions du Syndicat qui ont été oubliées mais précise que si le délégataire ne veut pas, il ne les mettra pas ou ne signera pas l'avenant. Elle précise que le délégataire est d'accord pour mettre les tarifs sociaux à condition que le Syndicat compense.

M. Thierry Michel ISOARD (Asnières-sur-Seine) pense que le fait de prendre une Autolib' est une démarche très personnelle et qu'il ne faut pas ramener le sujet aux tarifs sociaux.

La Présidente précise que la notion de tarifs sociaux est à prendre au sens large afin qu'Autolib' soit accessible plus facilement aux jeunes par exemple.

Mme Véronique HACHÉ (Directrice du Syndicat Autolib') propose de continuer à demander les tarifs sociaux et de faire une réelle estimation du coût pour la DSP.

La Présidente souhaite savoir si les élus sont d'accord avec sa proposition quant à la publicité.

M. Matthieu FIERLING (Responsable service et innovation) indique que les recettes liées à la publicité sur les 3 derniers mois de l'année sont assez faibles mais la société Autolib' semble dire que le tarif sera plus intéressant à l'avenir. Il suggère de prolonger pour 6 mois ou un an afin de voir ce que cela donne.

La Présidente explique qu'elle a un vœu du Conseil de Paris demandant une expertise juridique afin de savoir si la publicité est compatible ou pas. M. NAJDOVSKI ne peut déceintement pas voter au Comité syndical le contraire du vœu déposé au Conseil de Paris par son groupe politique. Elle ne souhaite pas mettre Monsieur NAJDOVSKI dans une position délicate, aussi, elle préfère attendre les résultats de l'expertise juridique.

Mme Véronique HACHÉ (Directrice du Syndicat Autolib') précise que le délégataire souhaite que le Syndicat tranche pour continuer ou pour arrêter la publicité. La rédaction proposée est de prolonger sous réserve de la législation en vigueur mais que le délégataire refuse cette rédaction.

La Présidente remercie les membres, et lève la séance à 17h20.

La Présidente,



Marie-Pierre de la Gontrie

