



COMITÉ DES USAGERS VELIB' METROPOLITAIN
RÉUNION DU 8 octobre 2024 A 19H30 – COMPTE-RENDU N°6
Syndicat Autolib' Velib' Métropole
Salle de réunion

Sylvain Raifaud, Président du SAVM, ouvre la séance à 19h35.

Il présente l'ensemble des intervenants du SAVM et de Smovengo, et annonce la participation de Benoit Hasse, journaliste du Parisien.

Le Président rappelle qu'un appel à contribution à l'ensemble des usagers du service a été partagé sur les réseaux sociaux. Il précise également que le SAVM et Smovengo ont répondu par écrit à tous les retours d'abonnés reçus à cette occasion. Le document, ainsi que le support de présentation de la réunion sont disponibles en ligne sur le site du Syndicat.

Le Président annonce l'ordre du jour et cède la parole à Yannick Cabaret, directeur général du SAVM :

- 1. Point à date sur le service**
- 2. Retour d'expérience sur les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024**
- 3. Présentation de la typologie du fonctionnement des stations**
- 4. Retour d'expérience sur la première phase du plan d'extension des stations à Paris**
- 5. Ateliers CUVM et Hackathon : calendrier de mise en œuvre des propositions des usagers (non exhaustif)**

Yannick Cabaret, directeur général du SAVM présente le point à date.

1. Point à date sur le service (cf. support de présentation)

Comme de coutume, le directeur général commente les chiffres des graphiques, et précise qu'il s'agit de la présentation des principales données du service. Données analysées quotidiennement et faisant l'objet d'échanges hebdomadaires avec les équipes de Smovengo.

Yannick Cabaret souligne la forte augmentation du nombre de courses pour les mois de juillet et d'août en comparaison de l'année précédente : l'effet des Jeux Olympiques et Paralympiques est très visible dans ces chiffres.

Le nombre d'usagers unique est également en forte augmentation pour les mois de juillet, août et septembre : le service est bien plus partagé qu'habituellement.

Les abonnements longue durée sont élevés : 456 000 abonnés longue durée, un record pour le service (vs l'année dernière 380 000).

Le nombre de vélos, lui, est satisfaisant depuis plusieurs mois.

Yannick Cabaret rappelle que c'est le fruit de négociations avec le prestataire depuis décembre 2021.

Smovengo a commandé 3 000 vélos supplémentaires fin 2022 pour permettre d'atteindre le nombre de vélos prévu et le maintenir dans le temps. Depuis le mois de mars, l'objectif contractuel est atteint.

Le directeur général souligne qu'habituellement en septembre une légère baisse du nombre de vélos disponibles est constatée du fait des forts usages et de la dégradation des vélos, mais que ce n'est pas le cas pour cette rentrée. Smovengo a réussi à maintenir le nombre de vélos à l'objectif malgré la période d'usages importants.

S'agissant de l'état des vélos contrôlés, Yannick Cabaret, précise qu'il s'agit de l'état par rapport à des exigences contractuelles et que ces données sont surveillées quotidiennement. Ces chiffres sont issus des contrôles réalisés par les services du Syndicat, pour partie contradictoire avec les équipes de Smovengo. Le directeur général du SAVM rappelle que les exigences du marché sont très fortes en matière de conformité du vélo ce qui explique le taux relativement faible de vélos conformes.

Des membres du comité des usagers se manifestent pour prendre la parole :

A une usagère résidant à Cachan, qui demande si ces chiffres prennent en compte les signalements faits par les usagers, Yannick Cabaret répond, que ces chiffres ne sont pas ceux des signalements, et ne correspondent pas à la notation des vélos : ce sont ceux des contrôles effectués par les agents du Syndicat. Il précise que ces contrôles sont effectués uniquement sur les vélos qui sont en station, et que, de fait, la part de vélos défectueux en station est plus élevée qu'au sein des vélos en circulation. Jacques Greiveldinger, directeur général de Smovengo rebondit sur la question de la notation des vélos en indiquant que la note actuelle des vélos issue des notations des usagers s'élève en moyenne à 2,6 sur 3.

Une deuxième abonnée, habitant dans le 12^{ème} arrondissement demande si la tendance haussière du nombre d'abonnés se maintiendra, et si compte tenu de cette hausse, les 3 000 vélos suffiront.

Yannick Cabaret répond que l'objectif est que les 3 000 vélos commandés puissent absorber cette demande d'usages supplémentaires.

Jacques Greiveldinger quant à lui indique que ces 3 000 Velib' ne disparaîtront pas du parc de vélos, ce ne sont pas des « vélos JOP ». Il précise que la question du nombre de vélos relève de la stratégie des communes : il est demandé à Smovengo d'installer des bornettes, non de commander des vélos. Sur cette question, Sylvain Raifaud reprend la parole. Il revient sur le calcul du taux de foisonnement, différend qui opposait le SAVM à Smovengo jusqu'en 2022 (1 vélo toutes les 2,25 bornettes pour le SAVM contre, 1 vélo toutes les 3 bornettes selon Smovengo). Il indique que ce taux ne pourrait passer à 2 ou 1,25, car il y aurait beaucoup trop de vélos, le système serait saturé.

Par ailleurs, le Président du SAVM confirme les propos de Jacques Greiveldinger, en indiquant que pour avoir plus de vélos, il faut ajouter des bornettes. Raison pour laquelle, précise-t-il le SAVM a mis en place deux actions : extension du réseau en dehors de Paris (Garches, Créteil, Thiais, La Défense etc..) et agrandissement des stations dans Paris.

Une usagère du 18^{ème} arrondissement demande s'il existe un seuil au-delà duquel de nouveaux abonnés ne sont plus acceptés, car l'extension en dehors de Paris et l'agrandissement des stations ne se fera pas indéfiniment.

Sylvain Raifaud confirme que la question de l'extension du service se pose et que la stratégie du SAVM peut se résumer trivialement par l'image de la pelure d'oignon. Le service se nomme Velib' Métropole, son périmètre est donc le territoire de la Métropole du Grand Paris. Mais le SAVM est attentif à ne pas créer de discontinuité dans le réseau, et disposer d'un maillage suffisant pour avoir une station à proximité d'une autre station. Par ailleurs, le développement de l'offre de transports dans la Métropole du Grand Paris va créer des besoins en termes d'intermodalité auxquels le service Velib' Métropole va pouvoir répondre.

Patrice Pattée, Vice-Président du SAVM et adjoint au maire de Sceaux, abonde en indiquant qu'en transposant le maillage parisien à Sceaux, il devrait y avoir 22 stations. Mais la densité des deux villes n'est pas la même, Sceaux ne dispose donc que de 4 stations.

Sylvain Raifaud reprend la parole pour indiquer que lorsque le réseau est suffisamment maillé en dehors de Paris, le service fonctionne bien, les chiffres des déplacements intra-communes ou inter-communes sont satisfaisants. A Argenteuil, plus de la moitié des trajets à vélos se font dans Argenteuil.

A une abonnée résidant dans le 12^{ème} arrondissement, qui s'étonne de l'évocation d'extensions de stations alors que, d'après elle, des stations disparaissent après des travaux (exemple Ledru Rollin), Sylvain Raifaud indique que la station évoquée, Ledru Rollin, fait partie d'un lot de 45 stations qui sont en cours de réinstallation à Paris. La Ville de Paris effectue des travaux d'installation de pistes cyclables, de végétalisation. La transformation de la ville en cours est utile mais il est vrai qu'il est parfois difficile d'identifier un lieu pour réinstaller la station. Concernant cette station, le SAVM attend le retour des services de la mairie de Paris pour définir une adresse de réinstallation.

A un usager venant du 7^{ème} arrondissement, souhaitant connaître le nombre de vélos et de stations optimal, ainsi que le coût d'une station, le Président indique qu'au lancement du service, les calculs prévoyaient une station tous les 300 mètres dans Paris. Le directeur général du SAVM précise qu'à ce jour, un déficit de bornes est constaté dans certains quartiers à Paris. 100 stations sont manquantes en l'état actuel des usages, il faudrait donc ajouter plus de 1000 vélos.

Enfin, s'agissant des dépenses liées à une station, Jacques Greiveldinger indique qu'une station de 30 bornettes revient à 80 000 euros auxquels s'ajoutent 20 000 euros pour les vélos.

2. Retour d'expérience sur les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 (cf. support de présentation)

Yannick Cabaret prend la parole.

En préambule, le directeur général informe les membres qu'ils seront invités à la présentation du retour d'expérience complet sur les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, prévu fin novembre, en présence des élus du comité syndical.

A la fin de la présentation du directeur général du SAVM, un usager manifeste son regret de ne pas avoir pu se rendre sur des sites olympiques à Vélib' avec son enfant en bas âge.

3. Présentation de la typologie du fonctionnement des stations (cf. support de présentation)

Yannick Cabaret explique la démarche : trouver un moyen de qualifier grâce à un algorithme, les stations du réseau aux comportements distincts.

Le Président du SAVM recueille les réactions des membres à cette présentation

Un usager habitant le 11^{ème} arrondissement demande si une station dite « vide » est une station sans vélo ou une station sans vélo fonctionnel. Il poursuit, au sujet des batteries : lors d'une précédente réunion, le prestataire a indiqué qu'une batterie mettait 5 heures pour se recharger. Or, l'utilisateur constate que des vélos notés 3 étoiles 9h avant sont sans batterie.

Enfin, ce même usager s'attarde sur l'augmentation du nombre d'abonnés, + 20%, et demande à quel point une marge d'amélioration pour augmenter la qualité du service est envisageable, et propose d'augmenter les tarifs.

Jacques Greiveldinger prend la parole pour répondre : les vélos qui ne fonctionnent pas ne sont pas comptabilisés. Il précise qu'en revanche tous les vélos disponibles peuvent avoir rencontré un problème que Smovengo n'a pas eu le temps de détecter. Sylvain Raifaud précise qu'un indicateur supplémentaire est observé : les vélos qui n'ont pas bougé depuis une semaine.

Sur la batterie, Jacques Greiveldinger confirme que le vélo met 5h pour se recharger et ce, s'il est connecté en continu. Mais le directeur général de Smovengo reconnaît que la batterie est un des nombreux sujets techniques sur lequel Smovengo doit encore s'améliorer. Il précise que toutefois, compte tenu des nombreuses rotations quotidiennes faites par les vélos, il sera toujours difficile de trouver un vélo pleinement chargé après 22h.

Enfin, il précise que 20% d'utilisateurs en plus ne signifie pas 20% de recettes en plus pour Smovengo. Jacques Greiveldinger rappelle que le service est financé à plus de la moitié par les communes

Une usagère de Montrouge interroge le directeur général de Smovengo sur le niveau d'indicateur de la batterie qui n'est pas fiable. Monsieur Greiveldinger confirme que cette défaillance est identifiée par ses équipes, et qu'une évolution du logiciel de la V-Box est nécessaire pour pallier cette difficulté. Smovengo y travaille.

Sur le sujet de la batterie, Denis Moncorgé, représentant de l'association MDB, demande si rester en assistance 1 ou 2 serait plus efficace pour réduire la consommation de batterie. Jacques Greiveldinger

indique que cela n'aura aucun impact. S'agissant de l'affichage, la solution initiale n'est pas fiable et Smovengo doit en trouver une nouvelle.

Une membre résidant dans le 13^{ème} arrondissement, demande s'il serait possible de modifier l'affichage en indiquant des créneaux de temps (par exemple : « il vous reste 2 heures d'autonomie ») plutôt que les niveaux 1,2,3. Jacques Greiveldinger explique que cette évolution est complexe car la durée ou la distance dépend fortement du comportement des utilisateurs, rendant toute estimation idéale impossible. Mais il souligne que le problème initial réside dans l'inexactitude de l'information de base : il est donc prioritaire de fiabiliser ces informations avant de les adapter pour les clients. Par ailleurs, l'écran de la V-Box étant de petite taille, les possibilités restent limitées, mais ce point est retenu pour trouver une solution.

En réponse à un usager qui propose d'afficher le niveau de batterie restant, Jacques Greiveldinger indique que cette idée a déjà été discutée et qu'elle fait partie des pistes d'étude. Il précise que, techniquement, cela est faisable, à condition que les données soient fiables. Cependant, il a été convenu avec le SAVM que, tant que la fiabilité des données n'est pas assurée, cette information ne sera pas affichée.

4. Retour d'expérience sur la première phase du plan d'extension des stations à Paris *(cf support de présentation)*

Yannick Cabaret prend la parole en précisant qu'il s'agit du second volet de l'utilisation des données de la typologie des stations.

À la suite de la présentation du directeur général du SAVM, Sylvain Raifaud donne la parole aux membres.

En réponse à une usagère demandant qui est à l'initiative des requêtes d'agrandissement des stations, le Président du SAVM explique que les analyses présentées ici ont été réalisées par le Syndicat et soumises à la ville de Paris, à laquelle l'agrandissement de certaines stations a été proposé. Une fois l'accord obtenu, le SAVM commande à Smovengo la réalisation des travaux.

A un autre usager qui demande quelles sont les relations avec la Ville de Paris notamment sur ce point précis, le Président du SAVM reconnaît que les débuts ont été compliqués en raison de la mise en place difficile du service en 2018. Il ajoute qu'un travail minutieux est mené en collaboration avec les mairies d'arrondissement.

Enfin, avant de clore la réunion, le Président informe l'usager ayant exprimé le regret de ne pas avoir pu transporter son fils sur son Velib' pendant les Jeux Olympiques, que le Syndicat travaille actuellement à la mise en place de vélos rallongés.

Le Président propose ensuite de terminer la séance, étant déjà 21h05, et décide de reporter le dernier point à la prochaine et dernière réunion de cette mandature.