

2025 DVD 49 Exploitation de vélos à assistance électrique en libre-service sans station d'attache - Signature des conventions d'occupation du domaine public avec les trois attributaires

PROJET DE DELIBERATION

EXPOSE DES MOTIFS

Mes chers collègues,

Les nouvelles solutions de mobilité partagée en libre-service et sans station d'attache d'initiative privée rejoignent l'action de la Ville de Paris en matière d'amélioration de la qualité de l'air et de transition vers des modes de transports moins polluants, puisqu'elles permettent le développement de la part modale des mobilités actives et électriques.

L'article L. 1231-17 du code des transports, issu de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019, prévoit par ailleurs que l'exercice, par les opérateurs concernés, d'une activité de location de véhicules en libre-service sans station d'attache constitue une occupation du domaine public et est soumis à ce titre à la délivrance préalable, par l'autorité compétente gestionnaire de la voirie publique, de titres d'occupation temporaire du domaine public routier, assortis du paiement d'une redevance annuelle.

À ce jour, deux sociétés Lime et Dott proposent déjà des flottes des vélos à assistance électrique en libre-service dans Paris, sur la base du règlement relatif à la délivrance des titres d'occupation aux opérateurs de cycles partagés en libre-service sans station d'attache publié en 2021.

Avec l'augmentation de l'usage du vélo, facilité par les politiques ambitieuses de promotion de ce mode de déplacement dans la capitale, plusieurs opérateurs ont déclaré à la Ville leur ambition de déployer une offre.

Cependant l'espace public ne peut pas accueillir la totalité des opérateurs intéressés. Dans cette situation, la législation prévoit qu'une procédure de sélection préalable doit être organisée afin que l'autorité compétente limite le nombre d'autorisations d'occupation et d'utilisation du domaine public en vue d'une exploitation économique.

La Ville de Paris a donc décidé de lancer une procédure de sélection, sous la forme d'un appel à candidatures, à l'issue de laquelle le règlement de 2021 sera abrogé.

Nous avons également revu la stratégie de stationnement de ces vélos dans nos rues. En plus des « zones de remisage » (ZPR) dédiées, nous continuerons

d'autoriser le stationnement sur les arceaux vélos que nous déployons massivement dans Paris. Auparavant un certain nombre de vélos étaient autorisés à se stationner sur un linéaire de 100 mètres de voirie. Cette méthode était difficilement contrôlable par les services de la ville et était un trop gros désagrément pour les cyclistes qui souhaitaient se garer dans les arceaux. Désormais, c'est en fonction de la capacité d'accueil des arceaux vélos que les opérateurs pourront autoriser le stationnement de leurs engins. Plus les arceaux sont nombreux sur un emplacement, plus ces derniers pourront mettre de vélos. Nous n'autoriserons pas le stationnement des vélos privés en libre-service sur les petits arceaux.

Objectifs de l'appel à candidatures :

Par cet appel à candidatures, la Ville de Paris cherche à satisfaire les cinq grands objectifs suivants :

- ✓ Limiter le nombre d'opérateurs de VAE en libre-service sans station d'attache.
- ✓ Limiter le nombre de VAE en libre-service sans station d'attache sur l'espace public parisien et optimiser leur usage pour répondre à la demande des Parisiennes et des Parisiens pour ce type de service.
- ✓ Encourager les opérateurs à développer une politique ferme de prévention du risque routier et de respect du Code de la Rue et à s'orienter vers des modèles plus accessibles et plus respectueux de l'environnement
- ✓ Garantir un déploiement équilibré et mieux partager l'offre de stationnement pour les vélos sur l'espace public
- ✓ Donner de la visibilité et des perspectives stables aux opérateurs

Le dossier de consultation des entreprises prévoit ainsi de sélectionner 3 opérateurs sur une durée de 4 ans pour l'exploitation d'un minimum de 3 000 vélos et un maximum de 6 000 vélos par opérateur, soit entre 9 000 et 18 000 vélos au total tous opérateurs confondus, le maximum pouvant toutefois être augmenté pour répondre à la demande, sous réserve de preuves de la saturation des flottes déployées.

Il prévoit de plus une redevance minimale garantie par engin de 25 €/engin/an.

Calendrier et résultats de la procédure

La date de remise des candidatures était fixée au 31 juillet 2024.

11 dossiers ont été déposés. 2 candidats n'ont pas apporté l'ensemble des éléments demandés au dossier de candidature et ont donc été écartés.

1 candidat a présenté une offre incomplète sans fournir la totalité des éléments exigés et son offre n'a pas été analysée.

8 opérateurs ayant remis un dossier de candidature régulier présentent les capacités économiques, financières, professionnelles et techniques pour exécuter les prestations concernées.

Les offres initiales ont été analysées et jugées sur la base des critères suivants :

- ✓ Critère n°1 (pondéré à 30 %) : partage de l'espace public et sécurité des usagers :
 - Sécurité routière
 - Actions et moyens technologiques proposés pour assurer le respect des règles de circulation et de stationnement applicables sur le territoire parisien
- ✓ Critère n° 2 (pondéré à 30 %) : offre financière :
 - Mécanisme de redevance proposé par le candidat, apprécié au regard du montant de la redevance minimale garantie par engin et du (ou des) taux de redevance variable proposé(s)
 - Viabilité économique et financière de l'offre, appréciée au regard de la crédibilité des hypothèses retenues, et la solidité du plan d'affaires prévisionnel proposé par le candidat.
- ✓ Critère n°3 (pondéré à 20 %) : responsabilité environnementale :
 - Stratégie de décarbonation des consommations énergétiques nécessaires à l'activité du candidat
 - Utilisation de matière recyclées/réutilisées pour la fabrication d'un vélo et d'une batterie ainsi que le recyclage/réemploi en fin de vie
- ✓ Critère n°4 (pondéré à 20 %) : disponibilité de l'offre, accessibilité et genre :
 - Équilibre territorial et disponibilité des offres
 - Accessibilité (PMR, sénior)
 - Genre.

Du fait de la nécessité de disposer de précisions sur les différentes offres, un tour de négociations a été mené avec les 8 candidats du 4 au 12 novembre 2024. Les candidats ont ensuite été invités à remettre leur offre finale pour le 7 janvier 2025. Les 8 candidats ont remis une offre finale.

Les offres finales remises par 2 candidats ne répondaient pas aux conditions requises en vue d'une sélection et ont été écartées.

Les offres finales de 6 candidats ont fait l'objet d'une analyse sur la base des critères mentionnés précédemment.

Après analyse des offres finales, les 3 candidats suivants ont été retenus :

- ✓ Voi Technology (87 points obtenus),
- ✓ Lime (84,5 points obtenus),
- ✓ Dott (68,5 points obtenus).

Voici les principaux éléments qui ont conduit à classer ces 3 candidats comme les mieux-disant.

I - Propositions de la société Voi Technology après négociations :

1 – Critère 1 : Partage de l'espace public et sécurité des usagers

Un élément d'analyse « Sécurité routière » jugé satisfaisant

- ✓ Vérification d'identité pour répondre aux besoins d'une clientèle diversifiée, internationale,

- ✓ Un partenariat stratégique avec la Poste pour la maintenance des vélos dans l'espace public,
- ✓ Des vérifications régulières des sièges enfants dans le cadre de la maintenance et de la sécurité des équipements.

Un élément d'analyse « Actions et moyens technologiques proposés pour assurer le respect des règles de circulation et de stationnement applicable sur le territoire parisien » jugés très satisfaisant

- ✓ Fonctionnalité de guidage privilégiant les aménagements cyclables,
- ✓ Affichage dans l'application de photos des places autorisées et de leur niveau de saturation,
- ✓ Guidage vers un stationnement alternatif en cas de saturation,
- ✓ Précision de la géolocalisation certifiée par un organisme tiers et renforcée par un scan vidéo obligatoire des environs à la fin de la course,
- ✓ Engagements sur des délais d'intervention compris entre 30min et 6h, avec priorité aux secteurs tendus,
- ✓ Partenariat avec La Poste pour couvrir plus largement le territoire parisien.

2 – Critère 2 : Offre financière

Un élément d'analyse « Mécanisme de la redevance » jugé satisfaisant

- ✓ Une redevance minimale garantie élevée : 166,67 €/engin/an,
- ✓ Un mécanisme de redevance variable reposant sur des taux de réversion progressifs corrects par seuil de chiffre d'affaires hors taxes réalisé sur le périmètre du contrat (CA HT) :
 - 5% pour la part de chiffre d'affaires inférieure à 10 M€,
 - 10% pour la part de chiffre d'affaires comprise entre 10 et 13 M€,
 - 18% pour la part de chiffre d'affaires supérieure à 13 M€.
- ✓ Sur la durée du contrat, sur la base des projections de chiffres d'affaires du candidat, le montant total de redevance versé à la Ville est estimé par le candidat à 9 363 k€, dont 4 000 k€ de redevance minimale garantie. La part de redevance minimale garantie représente donc 43% de la projection de redevance totale, ce qui est assez peu sécurisant pour la Ville. Le taux de redevance totale sur chiffre d'affaires sur le contrat s'élève à 11% du chiffre d'affaires projeté par le candidat.

Un élément d'analyse « Viabilité économique » jugé très satisfaisant

- ✓ Projections de chiffre d'affaires relativement ambitieuses, mais hypothèses globalement crédibilisées,
- ✓ Charges d'exploitation bien dimensionnées,
- ✓ Niveau de marge nette qui confère une marge de manœuvre importante en cas de moins bonne performance,
- ✓ Plan de financement clair avec des éléments crédibles.

3 – Critère 3 : Responsabilité environnementale

Un élément d'analyse « Stratégie de décarbonation des consommations énergétiques nécessaires à l'activité du candidat » jugés très satisfaisant :

- ✓ 100% d'électricité renouvelable (bâtiments et recharge des batteries),

- ✓ Moyens logistiques bas carbone (utilitaires électriques ou VAE),
- ✓ Objectifs de réduction des émissions de GES chiffrés de manière précise et détaillée,
- ✓ Stratégie de décarbonation complète : plusieurs secteurs de l'activité (employés, clients, numérique, déchets, etc.).

Un élément d'analyse « Utilisation de matières recyclées/réutilisées pour la fabrication d'un vélo et d'une batterie ainsi que le recyclage/réemploi en fin de vie » jugé très satisfaisant :

- ✓ Utilisation importante de matériaux recyclés dans la composition des vélos et des batteries.
- ✓ Matériaux composant les vélos et les batteries en fin de vie recyclés dans une large mesure au sein d'une filière déjà identifiée,
- ✓ De nombreuses solutions autres que le recyclage ou l'utilisation de matières recyclées proposées pour réduire l'impact matière de l'activité.

4 – Critère 4 : Disponibilité de l'offre, accessibilité et genre

Un élément d'analyse « Équilibre territorial et disponibilité des offres » jugé moyennement satisfaisant

- ✓ 4 indicateurs sur 6 satisfaisants : superficie opérationnelle convenable, 6 000 VAE, un taux de disponibilité optimal et des vélos disponibles à une distance satisfaisante sur la totalité du territoire
- ✓ Des audits par l'étude des données sur les 6 indicateurs,
- ✓ Transmission des audits à la Ville au moins chaque trimestre, mais
- ✓ une stratégie de déploiement présentée de manière moyennement satisfaisante en lien avec les indicateurs proposés et le contexte parisien, une absence d'audit de terrain sur l'ensemble des indicateurs
- ✓ des délais moyennement satisfaisants pour rééquilibrer des zones saturées ou récupérer des vélos hors service.

Un élément d'analyse « Accessibilité » jugé très satisfaisant

- ✓ Conception à visée universelle intégrant la stabilité et l'ergonomie des vélos,
- ✓ Modalités de prises en main et formations prises en compte avec des initiations conçues pour des utilisateurs âgés et des PMR,
- ✓ Parcours numérique accessible via l'application et le site web avec l'intégration du widget « AccessiBe »,
- ✓ Assistance 24/24 par téléphone, en personne dans le « store »,
- ✓ Travail avec des associations pour identifier les besoins des personnes en situation d'handicap,
- ✓ Animations dans des réseaux seniors (clubs seniors des CASVP),
- ✓ Différentes solutions pour le paiement et l'accès aux différents forfaits : collaboration avec les équipes de La Poste, paiements en espèce dans le « store » du candidat.

Un élément d'analyse « Genre » jugé très satisfaisant

- ✓ Deux modèles dont un plus léger, cadre bas, selle adaptée (découpe anatomique pour soulager la pression des zones périnéales), siège pour enfant,

- ✓ Formations par des associations spécialisées : prise en main du vélo, d'autodéfense,
- ✓ Fonctionnalités technologiques pour accroître le sentiment de sécurité : partage de localisation, proposition d'itinéraires sécurisés (éclairés, artères principales), parking d'urgence (de 22h-6h), bouton SOS,
- ✓ Campagne de communication, partenariats avec des associations féministes, collaboration avec des influenceuses par des enquêtes menées.

II - Propositions de la société Lime après négociations :

1 – Critère 1 : Partage de l'espace public et sécurité des usagers

Un élément d'analyse « Sécurité routière » jugé satisfaisant

- ✓ Une collaboration avec La Poste pour la maintenance des vélos dans l'espace public et le passage des tests du code de la route,
- ✓ Vélo biplace conforme au Code de la Route.

Un élément d'analyse « Actions et moyens technologiques proposés pour assurer le respect des règles de circulation et de stationnement applicable sur le territoire parisien » jugé très satisfaisant

- ✓ Fonctionnalité de guidage privilégiant les aménagements cyclables et les places sans arceau,
- ✓ Tutoriel avant chaque trajet, communication spécifique pour les visiteurs et nouveaux utilisateurs,
- ✓ Affichage dans l'application de photos des places autorisées et de leur niveau de saturation,
- ✓ Précision de la géolocalisation renforcée par un scan vidéo obligatoire des environs à la fin de la course,
- ✓ Contrôle qualité mensuel de l'open data, protocole spécifique pour gérer les informations liées aux chantiers,
- ✓ Délais d'intervention d'1h30 pour les vélos mal garés, partenariat avec La Poste pour compléter les équipes terrain sur certaines tâches,
- ✓ Sanctions des utilisateurs dès la 1ère infraction,
- ✓ Évaluation annuelle du respect du stationnement réalisée par un organisme tiers,
- ✓ Enquêtes de perception auprès des non-utilisateurs pour mettre en place des actions d'amélioration.

2 - Offre financière

Un élément d'analyse « Mécanisme de la redevance » jugé très satisfaisant

- ✓ Une redevance minimale garantie très élevée : 435 €/engin/an,
- ✓ Un mécanisme de redevance variable reposant sur des taux de réversion progressifs élevés par seuil de chiffre d'affaires hors taxes réalisé sur le périmètre du contrat (CA HT) :
 - 10% pour la part de chiffre d'affaires inférieure à 6 M€,
 - 12% pour la part de chiffre d'affaires comprise entre 6 et 12 M€,
 - 14% pour la part de chiffre d'affaires comprise entre 12 et 18 M€,
 - 16% pour la part de chiffre d'affaires comprise entre 18 et 24 M€,
 - 18% pour la part de chiffre d'affaires comprise entre 24 et 30 M€,

- 20% pour la part de chiffre d'affaires supérieure à 30 M€.

- ✓ Sur la durée du contrat, sur la base des projections de chiffres d'affaires du candidat, le montant total de redevance versé à la Ville est estimé par le candidat à 15 667 k€, dont 10 440 k€ de redevance minimale garantie (RMG). La part de RMG représente 67% de la projection de redevance totale, ce qui est sécurisant pour la Ville. Le taux de redevance moyen sur chiffre d'affaires sur le contrat s'élève à 14% du chiffre d'affaires projeté par le candidat.

Un élément d'analyse « Viabilité économique » jugé moyennement satisfaisant :

- ✓ Projections de chiffre d'affaires ambitieuses, mais hypothèses justifiées,
- ✓ Charges d'exploitation globalement cohérentes bien que dans la moyenne basse pour les charges de personnel,
- ✓ Importantes refacturations vers la maison-mère,
- ✓ Niveau de marge nette qui ne confère pas de marge de manœuvre en cas de moins bonne performance,
- ✓ Plan de financement pas totalement explicité ni crédibilisé, en dépit d'un cash-flow positif attestant de la solidité du plan d'affaires.

3 – Critère 3 : Responsabilité environnementale

Un élément d'analyse « Stratégie de décarbonation des consommations énergétiques nécessaires à l'activité du candidat » jugé très satisfaisant :

- ✓ 100% d'électricité renouvelable (bâtiments et recharge des batteries),
- ✓ Moyens logistiques bas carbone (utilitaires électriques ou VAE),
- ✓ Objectifs de réduction des émissions de GES chiffrés de manière précise et détaillée,
- ✓ Stratégie de décarbonation complète, sur plusieurs secteurs de l'activité (employés, clients, numérique, déchets, etc.).

Un élément d'analyse « Utilisation de matières recyclées/réutilisées pour la fabrication d'un vélo et d'une batterie ainsi que le recyclage/réemploi en fin de vie » jugé très satisfaisant :

- ✓ Utilisation importante de matériaux recyclés dans la composition des vélos et des batteries,
- ✓ Matériaux composant les vélos et les batteries en fin de vie recyclés dans une large mesure au sein d'une filière déjà identifiée,
- ✓ De nombreuses solutions autres que le recyclage ou l'utilisation de matières recyclées proposées pour réduire l'impact matière de l'activité.

4 – Critère 4 : Disponibilité de l'offre, accessibilité et genre

Un élément d'analyse « Équilibre territorial et disponibilités des offres » jugé très satisfaisant

- ✓ 6 indicateurs sur 6 sont satisfaisants : une superficie opérationnelle convenable, 6 000 VAE, un taux de disponibilité optimal, des vélos disponibles à une distance satisfaisante sur la totalité du territoire, des délais maximums très satisfaisants pour rééquilibrer une zone saturée et récupérer des VAE non opérationnels ou HS de 4h,
- ✓ Des stratégies de déploiement et de régulation très satisfaisantes,

- ✓ Des audits par l'étude des données sur les 6 indicateurs avec une transmission à la Ville au moins chaque mois,
- ✓ Des audits de terrain réalisés sur les 6 indicateurs avec une transmission à la Ville au moins chaque trimestre.

Un élément d'analyse « Accessibilité » jugé satisfaisant

- ✓ Conception à visée universelle intégrant la stabilité et l'ergonomie,
- ✓ Modalités de prises en main et formations prises en compte par stage de remise en selle gratuit destiné aux PMR et aux seniors (séparément) chaque trimestre avec kits de sécurité distribués,
- ✓ Parcours numérique accessible via l'application et le site internet certifiés WCAG 2.1, utilisation du FALC (facile à lire et à comprendre),
- ✓ Assistance par téléphone 24h/24h,
 - ✓ Collaboration avec les résidences seniors de la Ville, start-up qui propose la mise en relation entre de jeunes étudiants (« compagnons ») et des seniors, pour lutter contre leur isolement social,
 - ✓ Enquêtes pour comprendre les habitudes et besoins de mobilité des seniors et PMR,
 - ✓ Des moyens de paiements divers mais sans prise en compte de paiement en espèces.

Un élément d'analyse « Genre » jugé très satisfaisant

- ✓ Gamme variée avec un cadre bas, un modèle de vélo plus léger, un siège pour enfant et un siège pour passager,
- ✓ Formations en présentiel et stages de remise en selle dédiés aux femmes éloignées de la pratique avec des associations spécialisées,
- ✓ Fonctionnalités permettant de faire une pause de location, partager la localisation avec un contact de confiance, faire le choix d'un itinéraire protégé,
- ✓ Campagnes de communication en partenariat avec des associations féministes, organisation d'une parade, enquête annuelle qualitative.

III - Propositions de la société Dott après négociations, au regard des différents critères d'analyse :

1 – Critère 1 : Partage de l'espace public et sécurité des usagers

Un élément d'analyse « Sécurité routière » jugé moyennement satisfaisant

- ✓ Vélos conçus pour assurer la sécurité, au niveau des arêtes, saillies et câbles,
- ✓ Une « École des nouvelles mobilités », adaptée à la réglementation de la Ville de Paris et au Code de la Rue.
mais
 - ✓ Vérification de l'identité imprécise sur l'âge minimum des usagers,
 - ✓ Vérification du port du casque pour les enfants de <12 ans transportés non mentionnée,
 - ✓ Formations à la sécurité routière auprès des équipes peu détaillées.

Un élément d'analyse « Actions et moyens technologiques proposés pour assurer le respect des règles de circulation et de stationnement applicable sur le territoire parisien » jugé satisfaisant

- ✓ Affichage du niveau de saturation des places et guidage vers un stationnement alternatif le cas échéant,

- ✓ Sanctions systématiques en cas d'abandon sur une place saturée,
- ✓ Audit annuel de la conformité du stationnement réalisé par un organisme tiers,
- ✓ Partenariat avec une application spécialisée pour faire remonter les signalements de véhicules gênants, mais
- ✓ Pas d'engagement sur la marge spatiale maximale tolérée autour des places de stationnement pour pallier les imprécisions de la géolocalisation.

2 - Offre financière : une offre satisfaisante

Un élément d'analyse Mécanisme de la redevance jugé moyennement satisfaisant

- ✓ Une redevance minimale garantie peu élevée : 74 €/engin/an,
- ✓ Un mécanisme de redevance variable reposant sur des taux de réversion progressifs mais faibles par seuil de chiffre d'affaires hors taxes réalisé sur le périmètre du contrat (CA HT) :
 - 3,5% pour la part de chiffre d'affaires inférieure à 8 M€,
 - 4,5% pour la part de chiffre d'affaires comprise entre 8 et 16 M€,
 - 6% pour la part de chiffre d'affaires comprise entre 16 et 20 M€,
 - 17% pour la part de chiffre d'affaires supérieure à 20 M€,
- ✓ Sur la durée du contrat, sur la base des projections de chiffres d'affaires du candidat, le montant total de redevance versé à la Ville est estimé à 4 660 k€, dont 1 776 k€ de redevance minimale garantie. La part de RMG représente 38% de la projection de redevance totale, ce qui est peu sécurisant pour la Ville. Le taux de redevance moyen sur chiffre d'affaires sur le contrat s'élève à 5% du chiffre d'affaires projeté par le candidat.

Un élément d'analyse « Viabilité économique » jugé très satisfaisant :

- ✓ Projections de chiffre d'affaires ambitieuses, mais hypothèses globalement crédibilisées,
- ✓ Charges d'exploitation globalement bien dimensionnées,
- ✓ Niveau de marge nette qui confère une marge de manœuvre élevée en cas de moins bonne performance,
- ✓ Plan de financement clair avec des éléments crédibles.

3 – Critère 3 : Responsabilité environnementale

Un élément d'analyse « Stratégie de décarbonation des consommations énergétiques nécessaires à l'activité du candidat » jugé très satisfaisant :

- ✓ 100% d'électricité renouvelable à terme (bâtiments et recharge des batteries),
- ✓ Moyens logistiques bas carbone (utilitaires électriques/bioéthanol ou VAE),
- ✓ Objectifs de réduction des émissions de GES chiffrés et détaillés
- ✓ Une stratégie de décarbonation complète.

Un élément d'analyse « Utilisation de matières recyclées/réutilisées pour la fabrication d'un vélo et d'une batterie ainsi que le recyclage/réemploi en fin de vie » jugé satisfaisant :

- ✓ Un niveau satisfaisant de matières recyclées dans les vélos et/ou les batteries,
- ✓ Les matériaux composant les vélos et les batteries en fin de vie recyclés dans une large mesure au sein d'une filière déjà identifiée,

- ✓ Quelques solutions sont proposées autres que le recyclage pour réduire l'impact matière.

4 – Critère 4 : Disponibilité de l'offre, accessibilité et genre

Un élément d'analyse « Équilibre territorial et disponibilités des offres » jugé moyennement satisfaisant

- ✓ 5 indicateurs sur 6 satisfaisants : une superficie opérationnelle convenable, 6 000 VAE, un taux de disponibilité optimal, des vélos disponibles à une distance satisfaisante sur la totalité du territoire, un délai maximum satisfaisant pour rééquilibrer une zone saturée,
- ✓ Des audits par l'étude des données sur les 6 indicateurs,
- ✓ La Transmission des résultats à la Ville au moins chaque trimestre,
- ✓ Une Stratégie de déploiement et de régulation satisfaisante, mais
- ✓ Des délais moyennement satisfaisants pour récupérer les vélos non opérationnels ou HS,
- ✓ Des audits terrain réalisés uniquement sur 3 indicateurs.

Un élément d'analyse « Accessibilité » jugé satisfaisant

- ✓ Conception à visée universelle intégrant la stabilité et l'ergonomie des vélos,
- ✓ Parcours numérique accessible via des supports tenants compte du daltonisme et de la dyslexie, conformité de l'application aux normes WCAG 2 d'accessibilité,
- ✓ Assistance humaine par téléphone 24/24, formation des équipes pour l'aide aux seniors et PMR, accueil sur RDV dans le centre opérationnel cyclo-logistique (1er arrondissement) et dans les bureaux du candidat dans (9e),
- ✓ Actions de communication avec le tissu associatif des personnes en situation d'handicap et au sein des Clubs seniors.

Un élément d'analyse « Genre » jugé très satisfaisant

- ✓ Selle adaptée pour soulager le périnée, cadre abaissé, vélo avec siège enfant,
- ✓ Actions destinées aux femmes éloignées de la pratique du vélo, dont des sessions de formation encadrées par des animatrices,
- ✓ Travail avec des associations reconnues pour actions en faveur des publics en difficulté et formations organisées avec des associations spécialisées,
- ✓ Fonctionnalités technologiques : choix de l'itinéraire en fonction des aménagements cyclables ou de l'éclairage,
- ✓ Campagne de communication, partenariat avec des associations féministes et des influenceuses.

Par conséquent, je vous demande de bien vouloir m'autoriser à signer les trois conventions d'occupation du domaine public relatives à l'exploitation d'une flotte de vélos à assistance électrique en libre-service sans station d'attache à Paris avec les sociétés Voi Technology, Lime et Dott, qui sont les trois attributaires de l'appel à candidatures correspondant.

Les textes de ces conventions sont joints à la présente délibération. Le rapport d'attribution des offres et les annexes des conventions, qui comportent des

informations confidentielles et couvertes par le secret des affaires, sont consultables à l'Hôtel de Ville sur simple demande auprès de la Direction de la Voirie et des Déplacements à l'adresse email suivante : dvd-spv-consultations.contrats@paris.fr.

Je vous prie, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir en délibérer.

La Maire de Paris

2025 DVD 49 Exploitation de vélos à assistance électrique en libre-service sans station d'attache - Signature des conventions d'occupation du domaine public avec les trois attributaires

Le Conseil de Paris,

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités comportant des dispositions relatives à l'autopartage dans le code des transports ;

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment les articles L 2511-1 et suivants ;

Vu le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques et notamment son article L2122-1-3 4° ;

Vu le Code des Transports, et notamment l'article L. 1231-17

Vu le projet de délibération en date du2025 par lequel Mme la Maire de Paris demande l'autorisation de signer une convention d'occupation du domaine public avec les trois attributaires de l'appel à candidatures pour l'exploitation d'une flotte de vélos à assistance électrique en libre-service sans station d'attache à Paris ;

Vu l'avis du conseil de Paris Centre en date du ;

Vu l'avis du conseil du 5e arrondissement en date du ;

Vu l'avis du conseil du 6e arrondissement en date du ;

Vu l'avis du conseil du 7e arrondissement en date du ;

Vu l'avis du conseil du 8e arrondissement en date du ;

Vu l'avis du conseil du 9e arrondissement en date du ;

Vu l'avis du conseil du 10e arrondissement en date du ;

Vu l'avis du conseil du 11e arrondissement en date du ;

Vu l'avis du conseil du 12e arrondissement en date du ;

Vu l'avis du conseil du 13e arrondissement en date du ;

Vu l'avis du conseil du 14e arrondissement en date du ;

Vu l'avis du conseil du 15e arrondissement en date du ;

Vu l'avis du conseil du 16e arrondissement en date du ;

Vu l'avis du conseil du 17e arrondissement en date du ;

Vu l'avis du conseil du 18e arrondissement en date du ;

Vu l'avis du conseil du 19e arrondissement en date du ;

Vu l'avis du conseil du 20e arrondissement en date du ;

Sur le rapport présenté par Monsieur David BELLIARD au nom de la 3e Commission,

Délibère :

Article 1 : La Maire de Paris est autorisée à signer la convention d'occupation du domaine public relative à l'exploitation d'une flotte de vélos à assistance électrique en libre-service sans station d'attache à Paris avec la société Voi Technology, qui est l'un des trois attributaires de l'appel à candidatures correspondant . Le texte de cette convention est joint à la présente délibération.

Article 2 : La Maire de Paris est autorisée à signer la convention d'occupation du domaine public relative à l'exploitation d'une flotte de vélos à assistance électrique en libre-service sans station d'attache à Paris avec la société Lime, qui est l'un des trois attributaires de l'appel à candidatures correspondant . Le texte de cette convention est joint à la présente délibération.

Article 3 : La Maire de Paris est autorisée à signer la convention d'occupation du domaine public relative à l'exploitation d'une flotte de vélos à assistance électrique en libre-service sans station d'attache à Paris avec la société Dott, qui est l'un des trois attributaires de l'appel à candidatures correspondant . Le texte de cette convention est joint à la présente délibération.

Article 4 : Les recettes correspondantes seront constatées au budget de fonctionnement de la Ville de Paris, exercices 2026 et ultérieurs.