au cauchemar. Laurent Mercat, le fondateur de Smoove et actionnaire de Smovengo, s'explique en exclusivité pour *Midi Libre*.

27 mai 2018

« Nous ne sommes pas des magiciens »

Où en est-on aujourd'hui de la situation parisienne ?

À ce jour, 700 stations ont été ouvertes à la clientèle dont la moitié sont des stations électrifiées. Ce projet, à terme, doit recouvrir 1 050 stations dans Paris et 350, en cours de déploiement, dans les 67 communes autour de Paris.

1 050, c'était le nombre de stations prévues par le contrat initial ?

Nous avons signé en juin un contrat ferme de 1 050 stations. Et sont venues ensuite rapidement s'ajouter 350 stations pour la périphérie de Paris, mais pour lesquelles, en revanche, les délais n'exigeaient pas la date de 2020.

Que s'est-il réellement passé pour en arriver à la situation actuelle ?

Le contrat initial portait sur 1 050 stations déployées pour moitié au 1er janvier. Or, ce contrat a été attaqué dès notification par le sortant JC Decaux, ce qui a décalé sa signature effective ; sans pour autant que la date d'inauguration, elle, soit changée. Les délais se restreignant, des retards ont été subis notamment dans les fabrications industrielles. Résultat : les livraisons ont pris un mois de retard, décalant d'un temps presque similaire les travaux. Là-dessus sont venus se greffer quelques retards additionnels sur les travaux dus notamment aux inondations et la neige de cet hiver.

Reste que le problème essentiel réside dans l'électrification des stations...

En effet, et cela est d'autant plus important que le projet Vélib'Métropole est un projet qui, à terme, doit déployer 24 500 vélos dont 30 % sont électriques. Toutes les stations devaient être électrifiées par une intervention d'Enedis qui dispose d'un monopole d'État sur le raccordement des stations. Seulement, le rythme de raccordement côté d'Enedis n'a pas suivi celui du projet... et, en prime, nous n'avons pas de contrôle direct sur Enedis !

Mais quand vous avez, au départ, étudié le projet vous n'avez pas pu anticiper cette problématique électrique ?

Certes, il était mentionné qu'Enedis était un partenaire qu'on devait consulter mais, pour autant, nous n'avions pas de relations de sous-traitance ou de contrôle. Nous avons évoqué cette question avec le client public, le syndicat Autolib Vélib'Métropole, qui, lui-même, n'avait pas un engagement ferme d'Enedis sur le rythme d'installation permettant de suivre projet.

Smovengo, de son côté, a eu également des difficultés à obtenir le Consuel (attestation d'installation électrique) dans plusieurs zones d'installation.

Oui, ça a été le cas dans certaines zones très techniques. Nous avions, en effet, mal anticipé cette problématique dans le cahier des charges. Cela a induit un retard au démarrage pour une partie des équipements, uniquement ceux sur batteries. Et cela a été à l'origine d'un déploiement en condition absolument non optimale qui a introduit des difficultés en terme d'opérationnalité puisque les personnels de Smovengo ont dû changer fréquemment des batteries dans les totems, au lieu de faire leur travail initial qui est la maintenance des vélos et des stations. Au niveau informatique, également, les discontinuités électriques de certaines stations ont pénalisé l'exploitation - et par conséquent les usagers, et je comprends leurs frustrations ! - en piégeant des vélos.

■ Laurent Mercat, fondateur et dirigeant de Smoove, co-actionnaire du consortium Smovengo. CHRISTOPHE FORTIN

Le climat social est tendu au sein de Smovengo avec notamment les salariés de JC Decaux qu'au départ vous ne vouliez pas reprendre ?

Ce n'est pas qu'au départ on ne voulait pas les reprendre, seulement ni dans le cahier des charges, ni dans notre contrat, il n'y avait d'obligation de reprendre les personnels de Decaux. Nous étions tout de même favorables à les reprendre, leur ancienneté comprise, mais sur de nouveaux contrats de travail. Ces contrats entraînaient des changements de postes pour plusieurs salariés qui devaient dorénavant travailler la nuit pour plus d'efficacité. Et une partie d'entre eux n'accepte pas notre convention collective et s'est mise en grève. Ce mouvement nous a fortement pénalisés, notamment parce que les grévistes ont bloqué les ateliers empêchant de travailler correctement.

Et la grève continue ?

Oui. Les grévistes mécontents par la décision prise par le TGI la semaine dernière ne sont pas revenus travailler. Un courrier leur a été envoyé leur demandant quelle était leur position. On a tout intérêt à ce que la tension sociale retombe rapidement parmi les salariés !

Il y a eu aussi la colère d'Anne Hidalgo, la maire de Paris...

C'est vrai... et je comprends tout à fait son mécontentement. Mais elle a demandé une période de redéploiement que Smovengo a parfaitement appliquée. Plus de 50 % des totems sont à l'heure actuelle électrifiés, et seules les stations électrifiées sont ouvertes. Nous sommes en période de sortie de crise... le ciel semble enfin s'éclaircir.

Et que devient la pénalité de retard établie par le contrat à 1 M€ par mois ?

L'exigence de cette pénalité est liée à certaines conditions qui vont être forcément discutées dans les prochaines semaines. Smovengo n'a, pour l'instant, pas payé de pénalité, comme la Ville de Paris n'a pas non plus payé les mensualités d'exploitation. Autrement dit, actuellement le portage du projet se fait financièrement par les actionnaires fondateurs.

Au vu des difficultés rencontrées envisagez-vous de supprimer le Vélib'électrique ?

Absolument pas ! Le modèle de vélo à assistance électrique que nous proposons est extrêmement apprécié. Il faut rappeler que nous sommes le leader mondial en matière de système de vélo électrique en libre-service. D'ailleurs, à terme, il pourrait y avoir, à Paris, plus de 30 % de vélos électriques.

Qu'est ce que vous répondez à ceux qui disent que Smoove est une trop petite entreprise pour répondre au marché parisien ?

Rien, si ce n'est que nous sommes une PME structurée qui a connu une énorme croissance avec des outils industriels et logiciels extrêmement adaptés. Mais nous ne sommes pas des magiciens ! Quand les contraintes sont trop fortes sur un appel d'offres public, il y a des éléments qui deviennent compliqués. L'alignement de planètes n'a pas été en notre faveur. Des aléas se sont révélés que ce soit la météo, des relations avec des partenaires que nous ne maîtrisions pas, ou encore des concurrents agacés de perdre un marché de cette nature... En attendant, aujourd'hui, je veux saluer la mobilisation de tous les partenaires de Smoove. Car ce que nous réalisons en terme de mobilisation individuelle est de la folie pure que des entreprises de plus grande taille et plus structurées ne peuvent pas réaliser.

À quelle date serez-vous prêts à appliquer le contrat tel qu'il a été passé en avril 2017 ?

La sortie de la période de crise doit se faire fin juin. Et durant l'été ou au plus tard début septembre, le contrat initial sera entièrement appliqué.

RECUEILLI PAR GIL LORFEVRE
glorfevre@midilibre.com

+ RETROUVEZ NOTRE VIDÉO SUR MIDILIBRE.FR