

	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	<i>Délibération</i>
	Séance publique du 24 mai 2019	N° 2019-323

Convocation du 17 mai 2019

Aujourd'hui vendredi 24 mai 2019 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Patrick BOBET, Président de Bordeaux Métropole.

ETAIENT PRESENTS :

M. Patrick BOBET, M. Alain ANZIANI, M. Nicolas FLORIAN, M. Emmanuel SALLABERRY, M. Christophe DUPRAT, Mme Christine BOST, M. Jean-François EGRON, M. Franck RAYNAL, M. Jacques MANGON, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Patrick PUJOL, Mme Anne-Lise JACQUET, M. Fabien ROBERT, Mme Claude MELLIER, M. Michel DUCHENE, M. Jean TOUZEAU, Mme Anne WALRYCK, M. Dominique ALCALA, M. Max COLES, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Véronique FERREIRA, M. Michel HERITIE, Mme Andréa KISS, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Kévin SUBRENAT, M. Alain TURBY, M. Jean-Pierre TURON, M. Michel VERNEJOUL, Mme Josiane ZAMBON, Mme Emmanuelle AJON, M. Erick AOUIZERATE, Mme Cécile BARRIERE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Odile BLEIN, Mme Isabelle BOUDINEAU, M. Jacques BOUTEYRE, Mme Marie-Christine BOUTHEAU, Mme Anne BREZILLON, M. Nicolas BRUGERE, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, M. Didier CAZABONNE, Mme Chantal CHABBAT, M. Gérard CHAUSSET, Mme Solène CHAZAL-COUCAUD, Mme Brigitte COLLET, Mme Emmanuelle CUNY, M. Jean-Louis DAVID, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Michèle DELAUNAY, M. Stéphan DELAUX, M. Arnaud DELLU, Mme Laurence DESSERTINE, M. Gérard DUBOS, Mme Michèle FAORO, M. Vincent FELTESSE, M. Marik FETOUH, M. Jean-Claude FEUGAS, Mme Florence FORZY-RAFFARD, M. Philippe FRAILE MARTIN, Mme Magali FRONZES, M. Guillaume GARRIGUES, M. Max GUICHARD, M. Jean-Pierre GUYOMARC'H, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Martine JARDINE, Mme Laetitia JARTY-ROY, M. François JAY, M. Franck JOANDET, M. Bernard JUNCA, Mme Conchita LACUEY, M. Bernard LE ROUX, Mme Anne-Marie LEMAIRE, M. Pierre LOTHAIRE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Eric MARTIN, M. Thierry MILLET, M. Jacques PADIE, Mme Christine PEYRE, Mme Arielle PIAZZA, M. Michel POIGNONEC, Mme Dominique POUSTYNNIKOFF, M. Benoît RAUTUREAU, Mme Karine ROUX-LABAT, M. Alain SILVESTRE, Mme Gladys THIEBAULT, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, M. Serge TOURNERIE, Mme Elisabeth TOUTON, M. Thierry TRIJOLET, Mme Marie-Hélène VILLANOVE.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

M. Michel LABARDIN à M. Daniel HICKEL
Mme Agnès VERSEPUY à M. Alain TURBY
Mme Brigitte TERRAZA à Mme Véronique FERREIRA
Mme Maribel BERNARD à Mme Emmanuelle CUNY
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE à M. Gérard DUBOS
Mme Anne-Marie CAZALET à M. Philippe FRAILE MARTIN
M. Yohan DAVID à M. Guillaume GARRIGUES
M. Jacques GUICHOUX à M. Serge TOURNERIE
Mme Dominique IRIART à Mme Chantal CHABBAT
M. Marc LAFOSSE à Mme Laetitia JARTY-ROY
Mme Emilie MACERON-CAZENAVE à M. Eric MARTIN
M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM à Mme Gladys THIEBAULT
Mme Marie RECALDE à M. Alain ANZIANI

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

Mme Isabelle BOUDINEAU à M. Arnaud DELLU jusqu'à 10h30
Mme Elisabeth TOUTON à Mme Brigitte COLLET à partir de 11h00
M. Michel VERNEJOUL à M. Jean TOUZEAU à partir de 11h00
Mme Nathalie DELATTRE à Mme Cécile BARRIERE à partir de 11h10
M. Alain CAZABONNE à M. Jacques BOUTEYRE à partir de 11h15
M. Nicolas FLORIAN à M. Stéphan DELAUX à partir de 11h30
Mme Christine BOST à Mme Béatrice DE FRANCOIS à partir de 11h20
Mme Conchita LACUEY à M. Jean-Jacques PUYOBRAU à partir de 11h30
M. Didier CAZABONNE à Mme Solène CHAZAL-COUCAUD à partir de 11h40
M. Alain SILVESTRE à M. Jean-Pierre GUYOMARC'H à partir de 11h40
M. Bernard LE ROUX à M. Thierry TRIJOLET à partir de 12h00
Mme Marie-Christine BOUTHEAU à Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE à partir de 12h15

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

LA SEANCE EST OUVERTE

	Conseil du 24 mai 2019	<i>Délibération</i>
	Direction générale Mobilité Direction de la multimodalité	N° 2019-323

Charte d'engagements des opérateurs d'objets en libre-service sans borne sur le territoire de Bordeaux Métropole - Décision - Autorisation

Madame Brigitte TERRAZA présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

La métropole de Bordeaux, forte d'une part modale vélo de 8% en 2017 (14% sur la seule ville de Bordeaux) et d'une part modale piétons de 29%, se situe parmi les agglomérations françaises où l'usage des modes doux est le plus fort. Depuis une vingtaine d'années en effet, Bordeaux Métropole et les communes de la Métropole mènent de nombreuses actions pour développer l'usage des modes doux, que ce soit la marche à pied (piétonisation du centre-ville, réglementation du stationnement...) ou le vélo (développement des infrastructures cyclables, des services aux cyclistes, du stationnement...).

C'est ainsi tout naturellement que la métropole de Bordeaux a été ciblée par les nouveaux opérateurs d'objets de mobilités en libre-service sans station, autrement appelés *services de freefloating*, apparus en France à la fin de l'année 2017 en ce qui concerne les vélos et les scooters électriques, et mi-2018 pour les trottinettes.

Les nouveaux services privés d'objets de mobilité

Ces services (vélos, scooters électriques et trottinettes) mis en libre-service dans l'espace public par des opérateurs privés sont portés par des sociétés privées, dont certaines sont capables de lever des fonds très importants pour déposer et mettre en libre circulation plusieurs centaines d'engins dans l'espace public. Ces engins sont utilisables via une application sur smartphone qui permet de débloquent un cadenas. L'utilisateur paie alors le service à la course ou par abonnement (jour, mois, année...).

Ces services ne nécessitent aucune borne, donc aucune intervention de génie civil, et ne sollicitent aucune subvention publique. Certains opérateurs, même s'ils représentent une minorité, sont ainsi tentés de s'installer sans aucune prise de contact ni même aucune demande d'autorisation auprès des mairies concernées.

L'arrivée de ces services sur le territoire de Bordeaux Métropole

L'arrivée à Bordeaux dès la fin de l'année 2017 et en 2018, de nouveaux services privés d'objets de mobilité mis en libre-service dans l'espace public par des opérateurs privés, est avant tout une opportunité de développer l'usage d'alternatives à la voiture individuelle.

Ces nouveaux objets représentent cependant un risque en matière d'encombrement de l'espace public et de sécurité des déplacements, des piétons notamment, si un certain nombre de précautions ne sont pas prises.

Il est ainsi impératif que les objets stationnés n'empêchent pas la bonne circulation des autres usagers de l'espace public (piétons, autres vélos, 2 roues motorisés, transports en commun, automobile...), et de veiller à ce qu'aucun engin qui ne serait plus en état de marche encombre l'espace public.

Bordeaux Métropole, tout en encourageant l'émergence de nouvelles solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle, souhaite ainsi mettre en œuvre avec les communes qui seront concernées, tous les moyens à disposition pour prévenir des gênes pour la circulation des usagers de l'espace public et à la conservation du domaine métropolitain.

Une charte métropolitaine d'engagements des opérateurs de vélos en libre-service sur le territoire de Bordeaux Métropole avait été approuvée par délibération du Conseil de Bordeaux Métropole n°2018- 451 en date du 06 juillet 2018.

Cependant, face au déploiement des nouveaux services signalés ci-dessus, et dans l'attente de la nouvelle loi d'orientation des mobilités, qui ne devrait pas être applicable avant plusieurs mois dans l'attente de sa promulgation et de la publication des décrets d'application, il est nécessaire à la fois d'en élargir la portée aux opérateurs de tous objets de mobilité et d'en renforcer les exigences.

Une charte métropolitaine d'engagements des opérateurs, cadre d'utilisation du domaine public métropolitain

Bordeaux Métropole, autorité organisatrice de la mobilité, a vocation à être l'interlocuteur privilégié des opérateurs d'objets en libre-service sans borne et à fixer le cadre général devant s'imposer aux différents opérateurs souhaitant s'installer sur Bordeaux. Pour ce faire une charte d'engagements jointe à la présente délibération a été rédigée.

Une concertation a ainsi été organisée entre Bordeaux Métropole et les communes de la première couronne bordelaise, qui sont les principales concernées par le développement de ce type de services. Cette concertation a notamment pris la forme d'une réunion de travail, le 3 mai 2019, qui a permis d'échanger sur les modalités de la charte et d'évoquer les préoccupations de l'ensemble des communes.

Cette réunion a permis d'amender certaines des orientations prises et ainsi de confirmer la charte.

Ainsi, dans le cadre de cette charte, il reviendra à toutes les communes qui le souhaiteront de délivrer à chaque opérateur une Autorisation d'occupation du territoire (AOT) pour occupation du domaine public. Cette AOT sera accordée sous réserve de respecter les engagements de la charte métropolitaine.

Il reviendra en outre aux Maires, au titre de leurs pouvoirs de police de la circulation et du stationnement, de déterminer la zone et les espaces de stationnement que ces opérateurs devront respecter, ainsi que le montant de la redevance dont les opérateurs devront s'acquitter en contrepartie de cette AOT.

Les exigences de la charte

Les exigences formulées par la charte métropolitaine sont au nombre de trois :

- Le paiement aux communes de la redevance évoquée ci-dessus en échange de la délivrance de leur AOT.
- Après concertation avec les communes, il a été décidé de proposer les montants de redevance suivants, qui restent bien sûr indicatifs : 30€/trottinette/an, 30€/vélo/an, 50€/scooter/an.
- La limitation du nombre global d'objets déployés par opérateur. Il est en effet primordial, étant donné le nombre très important d'opérateurs intéressés (une dizaine pour les trottinettes, 2 à 3 pour les scooters électriques, 2 pour les vélos) de fixer un plafond maximal à ne pas dépasser, faute de quoi Bordeaux Métropole s'exposerait à ce que des milliers d'objets se retrouvent dans l'espace public. Dans un premier temps, les quantités qu'il paraît raisonnable d'adopter sont les suivantes :
 - o 600 vélos par opérateur sur l'ensemble du territoire métropolitain,

- o 600 vélos à assistance électrique par opérateur sur l'ensemble du territoire métropolitain
- o 200 scooters à motorisation 100% électrique par opérateur sur l'ensemble du territoire métropolitain,
- o 100 trottinettes à motorisation 100% électrique par opérateur sur l'ensemble du territoire métropolitain.
- L'obligation, tant pour les opérateurs que pour leurs clients, de se stationner dans des zones définies par les communes. Cette mesure est en particulier indispensable pour éviter un stationnement anarchique et nuisible aux autres usagers de la rue. Bordeaux Métropole propose un marquage spécifique de ces zones, qui sera mis en forme de manière uniforme sur toutes les communes. Ces zones joueraient ainsi le rôle de « stations virtuelles ».
 - 200 espaces de stationnement semblent être, dans un premier temps, un objectif raisonnable pour offrir un réseau suffisamment dense pour assurer une bonne qualité de service sans être envahissant.

En sus de ces éléments, il est possible d'apporter les réponses suivantes aux diverses questions posées par les élus lors des réunions où ce sujet a été abordé :

- Il est prévu que cette charte puisse être actualisée aussi souvent que nécessaire dans la période qui s'écoulera jusqu'à la promulgation de la loi et de ses décrets d'application. En tout état de cause, une fois l'ensemble des textes officiels, une mise à jour sera évidemment nécessaire.
- Afin de lutter contre les dégradations des objets de free floating, quel que soit leur type, des élus ont posé la question de l'obligation qui pourrait être faite d'exiger des opérateurs qu'ils imposent une caution à leurs clients. Une telle disposition n'est pas aujourd'hui prévue. Toutefois, sous réserve que cela soit juridiquement possible, Bordeaux Métropole s'engage à étudier cette question si cela s'avérait nécessaire après une première période d'exploitation.
- Enfin, il est souhaitable que les usagers de ces nouveaux modes, et en particulier des trottinettes électriques, ne gênent pas, par des comportements appropriés, les autres usagers et en particulier les piétons. Dans l'attente des nouvelles dispositions annoncées par le gouvernement pour intégrer les trottinettes électriques au Code de la route, dispositions qui interdiront la circulation sur les trottoirs et prévoient des amendes significatives en cas de sanction, les services de Bordeaux Métropole proposeront la rédaction d'un arrêté permettant aux communes qui le souhaitent de faire appliquer ces dispositions par anticipation.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L. 5217-2 ;

VU le Code de la voirie routière et notamment son article R*116-2 ;

VU la délibération n°2016-7 du 22 janvier 2016 relative à la Stratégie métropolitaine pour les mobilités ;

VU la délibération n°2016-722 du Conseil de Bordeaux Métropole du 2 décembre 2016 portant adoption du 2ème plan vélo métropolitain 2017-2020 « Bordeaux, capitale du vélo » ;

VU la délibération du Conseil de Bordeaux Métropole n°2018-451 en date du 06 juillet 2018 relative à la charte d'engagements des opérateurs de vélos en libre-service sur le territoire de Bordeaux Métropole ;

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QUE depuis la fin de l'année 2017, de nouveaux services privés d'objets de mobilité (vélos, scooters et trottinettes) sont mis en libre-service dans l'espace public par des opérateurs privés,

CONSIDERANT QU'il convient d'approuver une charte d'engagements des opérateurs de ces services sur le territoire de Bordeaux Métropole, afin de se préserver de toute gêne pour la circulation du public et la conservation du domaine métropolitain,

DECIDE

Article 1 : d'approuver le projet de Charte d'engagements des opérateurs d'objets de mobilité en libre- service et sans borne sur le territoire de Bordeaux Métropole.

Article 2 : de donner délégation au Président pour modifier la charte afin d'en adapter les dispositions relatives au nombre d'objets de mobilité déployés.

Article 3 : la présente délibération annule et remplace dans toutes ses dispositions la délibération du Conseil de Bordeaux Métropole n°2018-451 en date du 06 juillet 2018 relative à la charte d'engagements des opérateurs de vélos en libre-service sur le territoire de Bordeaux Métropole.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 24 mai 2019

REÇU EN PRÉFECTURE LE : 27 MAI 2019	Pour expédition conforme, la Vice-présidente, Madame Brigitte TERRAZA
PUBLIÉ LE : 27 MAI 2019	

Charte d'engagements des opérateurs d'objets de mobilité en libre-service et sans borne sur le territoire de Bordeaux Métropole

Objet de la présente charte

La Stratégie métropolitaine des mobilités approuvée par le Conseil de Bordeaux Métropole en janvier 2016 vise à réduire la part modale de l'automobile et encourager toutes ses alternatives. L'enquête déplacements allégée réalisée en 2017 révèle une part modale de l'automobile inférieure à 50% : preuve que les actions engagées depuis plusieurs années donnent des résultats.

L'arrivée à Bordeaux dès la fin de l'année 2017 et en 2018, de nouveaux services privés d'objets de mobilité (vélos, scooters et trottinettes), mis en libre-service dans l'espace public par des opérateurs privés, est une opportunité de développer l'usage d'alternatives à la voiture individuelle. Ces nouveaux objets représentent cependant un risque en matière d'encombrement de l'espace public et de sécurité des déplacements, des piétons notamment, si un certain nombre de précautions ne sont pas prises.

La charte ici présente, fixe un certain nombre d'engagements demandés par Bordeaux Métropole à tout opérateur privé d'objets de mobilité en libre-service et sans borne (ci-dessous dénommé « opérateur »), souhaitant implanter son service sur le territoire.

Cette charte est provisoire dans l'attente de l'adoption de la loi d'orientation des mobilités, actuellement en cours de discussion au Parlement, et de ses décrets d'application, qui fixeront un nouveau cadre réglementaire pour l'exploitation de ce type de services.

Article préliminaire – Définitions

Bordeaux Métropole est un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, relevant de la catégorie des métropoles, par transformation de la Communauté urbaine de Bordeaux, créé en vertu de la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 et du décret n°2014-1599 du 23 décembre 2014.

Bordeaux Métropole est compétente en matière d'organisation de la mobilité, de protection et de mise en valeur de l'environnement et de politique du cadre de vie dont notamment la lutte contre la pollution de l'air (article L5217-2 du Code général des collectivités territoriales).

Le Président de Bordeaux Métropole dispose de la police de la conservation sur les voies dont il est gestionnaire. Il dispose également de la compétence de police de la circulation et du stationnement sur toutes les voies métropolitaines hors agglomération.

Chaque maire d'une commune de Bordeaux Métropole peut, moyennant le paiement de droits fixés par un tarif dûment établi, donner des permis de stationnement ou de dépôt temporaire sur la voie publique et autres lieux publics, sous réserve que cette autorisation n'entraîne aucune gêne pour la circulation et la liberté du commerce. (Code général des collectivités territoriales, art. L.2213-6).

La police municipale, sous l'autorité du maire, « a pour objet d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques » (article L.2212-2 du Code général des collectivités territoriales).

Est nommé **opérateur** dans cette charte, toute personne morale qui sollicite une autorisation d'occupation temporaire du domaine public pour exercer une activité de vélos, de scooters ou de trottinettes en libre-service sans borne sur le territoire de Bordeaux Métropole.

Sont désignés **objets de mobilité** (ou **objets**) dans cette charte, les vélos, scooters et trottinettes mis en libre-service par l'opérateur, parmi lesquels les **vélos** sont des cycles au sens des dispositions du 6.10 de l'article R.311-1 du Code de la route et les **scooters** sont des cyclomoteurs au sens des dispositions du 4.8 de l'article R.311-1 du Code de la route.

Article 1^{er} – Respect de la charte

L'opérateur s'engage à respecter l'ensemble des articles de la présente charte.

Si Bordeaux Métropole constate un manquement à la charte, elle le signifie par courrier à l'opérateur qui a un délai d'1 mois à la date d'envoi du courrier pour apporter une réponse satisfaisante. Sans réponse satisfaisante, l'opérateur sera considéré comme ne respectant pas la présente charte.

Le manquement sera signalé par Bordeaux Métropole au(x) Maire(s) concerné(e.s) qui pourra/ont prendre toute mesure utile.

Article 2 – Occupation du domaine public et redevance

Afin de pouvoir exercer son activité sur le territoire métropolitain, l'opérateur doit obtenir une autorisation d'occupation temporaire du domaine public pour chaque type d'objet de mobilité déployé, délivrée par le ou les maires de la Métropole sur le territoire desquels ses objets de mobilité sont déployés.

L'autorisation précise la zone de déploiement et le nombre d'objets déployés, sans dépasser les maxima suivants en considérant l'impact sur la circulation et la nécessité de préserver l'accès à l'espace public :

- 600 vélos par opérateur sur l'ensemble du territoire métropolitain ;
- 600 vélos à assistance électrique par opérateur sur l'ensemble du territoire métropolitain ;
- 200 scooters à motorisation 100% électrique par opérateur sur l'ensemble du territoire métropolitain ;
- 100 trottinettes à motorisation 100% électrique par opérateur sur l'ensemble du territoire métropolitain.

Si les maxima mentionnés ci-dessus s'avèrent finalement incompatibles avec la sécurité de la circulation sur le domaine public et la nécessité de préserver l'accès à l'espace public, ou s'il apparaît au contraire, après accord des communes concernées que le territoire pourrait accueillir un plus grand nombre d'objets, ces maxima pourront être revus à la baisse ou à la hausse par décision du Président de Bordeaux Métropole, et sans avoir à voter une nouvelle charte. Les opérateurs en seront informés dans les plus brefs délais.

Aucun autre type d'objet ne pourra se voir accorder une autorisation, en particulier s'agissant de tout objet motorisé dont la motorisation ne serait pas 100% électrique.

Avant le lancement du service, la Métropole, les communes et l'opérateur s'accordent sur la zone de déploiement du service. Chaque commune alors concernée autre que Bordeaux se verra ainsi attribuer 10% des objets déployés, et Bordeaux le reste.

Afin de s'assurer que ces volumes d'objets déployés ne seront pas dépassés, Bordeaux Métropole souhaite, dans le respect des compétences des communes et du pouvoir de police et de circulation des maires en agglomération, la mise en place d'un système de supervision permettant de localiser l'ensemble des objets en temps réel.

Les opérateurs signataires de la charte s'engagent à répondre à cette exigence sous 1 mois après l'obtention de leur autorisation d'occupation temporaire du domaine public.

L'autorisation est également soumise à l'acquittement d'une redevance fixée par les communes et appliquée au nombre d'objets qui leur auront été attribués (cf. ci-dessus). La Métropole s'engage à garantir par la concertation la cohérence des différentes redevances fixées par les communes.

Tout déploiement de flotte complémentaire ou toute extension du périmètre de déploiement devra faire ainsi l'objet d'une nouvelle autorisation.

L'opérateur ne pourra utiliser le domaine public défini à l'article 4 qu'en vue d'y stationner ses objets de mobilité dans l'attente d'affectation à un client.

En cas de manquement à la présente charte (cf. article 1) ou à toute autre exigence portée dans l'autorisation d'occupation du domaine public délivrée par la commune, cette autorisation d'occupation du domaine public pourra être retirée et les objets de mobilité pourront être évacués puis le cas échéant mis en fourrière (cf. article 5).

Article 3 – Respect des lois et de la réglementation en vigueur

L'opérateur se conformera aux lois et règlements en vigueur indépendamment de la présente charte.

L'opérateur s'engage à respecter les exigences du Code de la route qui s'appliquent au type et à la qualité des objets de mobilité déployés et à exiger de ses utilisateurs qu'ils respectent le Code de la route, tant dans les règles de circulation que dans les équipements nécessaires, qu'il pourra le cas échéant mettre à la disposition de ses utilisateurs (casques, gants...). En particulier :

- Les caractéristiques techniques des cycles déployés seront ainsi conformes au décret n° 2016-364 du 29/03/16 fixant les exigences de sécurité concernant les bicyclettes.
- Les usagers des cycles et cyclomoteurs en libre-service doivent respecter les articles R431-1 à R431-11 du Code de la route.

En outre, concernant les trottinettes, les opérateurs doivent s'engager à ce que leur vitesse soit limitée par construction, ou bridée, à 25 km/h.

Lors de la promulgation de la Loi d'Orientations sur les Mobilités et de ses décrets d'application, une nouvelle charte sera adoptée par Bordeaux Métropole qui rendra caduque les dispositions de la présente charte.

Article 4 – Zones de déploiement et de stationnement des objets de mobilité en libre-service

Bordeaux Métropole attache une importance particulière au bon stationnement des objets de mobilité en libre-service déployés sur le domaine public.

Il a donc été décidé de définir des règles que les opérateurs s'engagent, par la signature de la présente charte, à respecter strictement.

Ces règles s'appliquent à la fois à la mise à disposition dans l'espace public par chaque opérateur de ses objets de mobilité et au stationnement de ces mêmes objets par les utilisateurs en fin de course.

Bordeaux Métropole, avec l'aval des communes qui la compose, s'engage à développer un réseau de zones de stationnement spécifiques, dédiées au stationnement des objets de mobilité en libre-service tous opérateurs confondus. Ces zones seront marquées et identifiées par Bordeaux Métropole et figureront sur l'autorisation d'occupation temporaire du domaine public délivrée à l'opérateur par la commune concernée.

En accord avec les maires des communes métropolitaines :

- en ce qui concerne les vélos et vélos à assistance électriques, ils devront être obligatoirement stationnés :
 - o contre des arceaux-vélos publics.
 - o sur un des espaces de stationnement évoqués ci-dessus.
- en ce qui concerne les trottinettes électriques, elles devront être obligatoirement stationnées sur un des espaces de stationnement évoqués ci-dessus.
- concernant les scooters, ils devront être obligatoirement stationnés :
 - o contre les espaces stationnement deux roues prévues par les communes ;
 - o sur un des espaces de stationnement évoqués ci-dessus, à l'exclusion de ceux pour lesquels la réglementation existante interdit le stationnement de véhicules de ce type.

Pour éviter qu'un seul opérateur puisse occuper tout l'espace d'un emplacement dédié, il est demandé aux opérateurs qu'à 7h chaque matin, il n'y ait pas plus de 5 trottinettes, 5 vélos et 2 scooters du même opérateur, stationnés sur un même emplacement dédié.

En tout état de cause, le stationnement des objets de mobilité ne doit jamais entraver la libre circulation de tous les usagers de l'espace public, en particulier des piétons et des personnes à mobilité réduite.

En ce sens, l'opérateur veille à ce que le stationnement de ses objets ne constitue pas un stationnement dangereux, gênant ou abusif au sens des dispositions des articles R. 417-9 à R. 417-13 du Code de la route.

En cas de manquement à cette obligation, les utilisateurs ou à défaut l'opérateur encourt une contravention de deuxième à cinquième classe délivrée par le maire en vertu de son pouvoir de police en matière de circulation et de stationnement en agglomération.

De plus, lorsque le conducteur ou le propriétaire du véhicule est absent ou refuse, malgré l'injonction des agents, de faire cesser le stationnement gênant, l'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3 du Code de la route.

Article 5 – Evacuation des objets encombrants

L'opérateur est responsable de l'évacuation des objets de mobilité qui ne sont plus en état de fonctionner et/ou qui entravent la circulation normale des usagers de l'espace public. Il doit ainsi veiller à s'acquitter spontanément de cette tâche.

Dans le cas où Bordeaux Métropole ou/et le Maire de la commune concernée signalerait un tel objet à l'opérateur, ce dernier devra s'engager à déplacer un objet mal stationné dans les 24h et à retirer un objet hors d'usage dans les 48h.

A défaut d'intervention de l'opérateur dans les délais indiqués ou en cas de retrait de l'autorisation d'occupation du domaine public (cf. article 2), le maire de la commune concernée, en vertu de son pouvoir de police en matière de circulation et de stationnement en agglomération (article L2213-1 du CGCT) et/ou le Président de Bordeaux Métropole en vertu de son pouvoir de conservation (article R116-2 du Code de la voirie routière), pourra faire évacuer le/les objets et dans ce cas, sanctionner l'opérateur par une amende.

Article 6 – Présence, réactivité et exemplarité de l'opérateur sur le domaine public

L'opérateur doit faire preuve à Bordeaux Métropole qu'il a pris toutes les dispositions et process de nature à préserver le bon état de sa flotte d'objets de mobilité et le bon ordre dans son déploiement dans l'espace public (cf. articles 4 et 5).

Pour ce faire, il emploie le personnel nécessaire, avec une présence locale, en règle avec les obligations sociales qui lui incombent vis-à-vis de ses employés et des indépendants qui travaillent pour lui le cas échéant ; et à qui il donne l'instruction de travailler en étroite coordination avec Bordeaux Métropole, les communes concernées et les forces de l'ordre chaque fois que cela s'avérera nécessaire.

L'opérateur doit également montrer une couverture d'assurance en responsabilité civile de nature à couvrir les dommages causés aux tiers, fournie par un assureur agréé en France.

Article 7 – Disponibilité et dialogue constructif avec Bordeaux Métropole

L'opérateur s'engage à désigner et donner à Bordeaux Métropole, les coordonnées (mail et téléphone portable) d'au moins une personne, responsable local du service (donc présente sur le territoire de la métropole), disponible et réactive en cas de besoin, dans la journée. L'opérateur s'engage par ailleurs à se rendre disponible pour des points mensuels avec Bordeaux Métropole.

Le dialogue entre l'opérateur et Bordeaux Métropole vise une amélioration continue du service et une transparence quant aux intentions des deux parties.

Article 8 – Suivi du déploiement par Bordeaux Métropole

Comme stipulé dans l'article 2 de la présente charte, l'opérateur s'engage à créer un Accès à une interface de programmation (API) contenant un identifiant unique pour chaque objet déployé et la position GPS de ces derniers réactualisée toutes les 5 minutes.

L'usage des données est alors limité au contrôle du respect des engagements de la présente charte (nombre d'objets déployés et respect des zones de stationnement) ainsi qu'à d'éventuelles analyses dans le but de positionner de nouveaux espaces de stationnement dédiés.

Bordeaux Métropole peut communiquer l'accès à l'API à un prestataire de son choix, qui s'engage auprès d'elle à ne pas utiliser les données pour un autre usage que celui précisé ci-dessus.

Article 9 – Echanges de données avec Bordeaux Métropole

Dans le cadre de l'amélioration des politiques de transport et de mobilité menées à l'échelle métropolitaine, l'opérateur s'engage à mettre à la disposition de Bordeaux Métropole tous les mois, un tableau de bord du service indiquant, a minima :

- le nombre d'objets de mobilité déployés ;
- le nombre d'usages du service par semaine ;
- la « carte de chaleur » des lieux de dépose par les usagers du service ;
- le nombre d'inscrits au service ;
- le nombre d'abonnés pour chaque type d'abonnement ;
- le nombre d'objets de mobilité déposés hors-zone de couverture, par semaine.

Bordeaux Métropole s'engage à mettre à la disposition de l'opérateur toute donnée publique en sa possession, utile à l'amélioration du service de l'opérateur (base de données d'arceaux vélos et zones de stationnement dédié notamment).