



## Charte de bonne conduite relative à la location de vélos en libre-service sans stations

27 juin 2018

La Maire de Paris a fait de l'amélioration de la qualité de l'air une ambition majeure de sa politique. La promotion de tout mode de déplacement non polluant, alternatif à la voiture particulière à motorisation thermique, s'inscrit dans ce cadre. Le Plan vélo adopté par le Conseil de Paris de février 2015 vise ainsi à tripler la part modale du vélo. Il prévoit notamment la réalisation de nouvelles pistes et voies cyclables et la création d'emplacements de stationnement dédiés.

Les services de vélos partagés sans stations contribuent au développement de la pratique cycliste dans Paris et rejoignent l'action de la Ville. Ils viennent compléter l'offre de vélos partagés avec stations, Vélib'. Cette dernière propose en effet une tarification, une gamme de services, un mode d'accès et un maillage territorial répondant à des exigences particulières de service public.

L'offre sans stations permet à chaque utilisateur de stationner son vélo, sans avoir nécessairement à l'attacher à un mobilier urbain. Cette nouvelle offre peut favoriser la pratique cycliste mais elle n'est pas sans conséquences sur le partage de l'espace public. De ce point de vue, il est en effet impératif de veiller au confort des piétons et notamment de lutter contre l'encombrement des trottoirs. Le vélo de manière générale ne doit pas constituer un obstacle, encore moins un danger. La Ville de Paris a renforcé les moyens mis en œuvre pour faire respecter les règles de civilité sur l'espace public. Une de ses priorités est d'assurer des cheminements sans entraves, en particulier pour les personnes à mobilité réduite.

La présente Charte pose les règles d'une bonne collaboration entre la Ville et les opérateurs. L'objectif est que ce nouveau service de vélos partagés sans stations se déploie dans des conditions respectueuses des autres usages.

Cette Charte pourra être mise à jour régulièrement pour s'adapter à un contexte en constante évolution et prendre en compte les aspirations des parisiens. Elle ne se substitue pas aux différents règlements qui s'appliquent déjà à Paris mais vient les compléter. La mise à disposition du domaine public peut par ailleurs donner lieu à la perception d'une redevance payée par les opérateurs.

Pour une transparence maximale, la présente charte sera rendue publique par une parution sur le site internet paris.fr.

## **Respect du contexte réglementaire en vigueur**

### **Règlementation relative au stationnement et à la circulation des vélos**

- Les opérateurs de location de vélos de courte durée sans stations s'engagent à prendre toutes les dispositions nécessaires pour que les abonnés au service respectent la réglementation, et notamment :
  - Le code de la route qui dans son article R 417-10 fixe les règles de stationnement de tout véhicule y compris les cycles
  - Le règlement sanitaire du département de Paris qui dans son article 99-2 insiste sur l'interdiction de déposer des objets de toute nature sur l'espace public s'ils sont susceptibles d'obstruer la voie publique ou de gêner la circulation.
  - Le PAVE (Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics) qui rappelle la réglementation nationale en faveur des personnes à mobilité réduite et y adjoint un référentiel parisien. Le PAVE insiste notamment sur le respect de la largeur minimale du cheminement de 1,40 mètre libre de tout obstacle éventuel.
- Ces normes renvoient essentiellement à la question du stationnement des vélos qui ne doit pas constituer une entrave au cheminement des piétons. Mais les opérateurs doivent également rappeler aux utilisateurs les règles de circulation des vélos et en particulier l'interdiction de rouler sur les trottoirs.

### **Règlementation relative à la qualité des vélos et à leurs conditions de location**

- Les opérateurs doivent proposer un matériel fiable, sécurisé et de qualité aux utilisateurs. Ils doivent ainsi se conformer aux normes françaises et européennes de référence en matière d'équipements et de sécurité des vélos (éclairage, signalisation sonore et visuelle, freinage...). Ils doivent être en mesure de fournir les homologations correspondantes aux services de contrôle.
- Ils doivent s'assurer également d'être en règle par rapport à la politique d'assurance des usagers et de respecter la protection de la confidentialité de leurs données personnelles, à la fois au moment de la location et pendant la durée du trajet.

## **Engagements des opérateurs à mettre en place un dispositif de maintenance et de régulation**

- Les opérateurs s'engagent à mettre en place un dispositif de maintenance et de régulation afin d'éviter toute surconcentration de vélos stationnés ou de vélos dégradés sur la voie publique.
- Les opérateurs informeront la ville des dispositions prises et avec quelle fréquence, pour veiller au maintien en bon état de marche des vélos
- Les usagers devront pouvoir signaler tout vélo endommagé ou mal garé via l'application mise en place par l'opérateur et via l'application DansMaRue qui transmettra le signalement à un contact défini (adresse mail) pour chaque opérateur. De tels signalements permettront à l'opérateur d'intervenir et de récupérer le vélo endommagé, évitant ainsi l'encombrement de l'espace public par des vélos détériorés ou rendus à l'état d'épave.

- Les opérateurs s’engagent à intervenir dans la journée, à compter d’un signalement, lorsqu’un vélo en stationnement constitue un danger ou perturbe les flux piétons. Les opérateurs s’engagent à rembourser les frais engagés par la collectivité, sur une base connue à l’avance, si celle-ci se voit contrainte de déplacer un vélo qui n’a pas été récupéré dans les 24h suivant son signalement.
- Les opérateurs s’engagent à récupérer la totalité de leur flotte vélo et libérer l’espace public, dans un délai de 7 jours, en cas d’interruption d’activité.
- La Ville réaffirme son ambition de créer 10 000 places de stationnement vélos dans la mandature et de porter leur nombre à plus de 40 000 d’ici 2020.

### **Relations avec la Ville de Paris :**

#### Organisation des échanges

- Les opérateurs s’engagent à participer à des réunions régulières avec les services de la Ville de Paris afin d’envisager des adaptations de leur offre aux spécificités du territoire parisien. Ils mettent en place une organisation favorisant ce dialogue et permettant de répondre à d’éventuelles situations d’urgence.
- La Ville s’engage à organiser au moins une réunion annuelle permettant de faire le bilan et d’évaluer les perspectives d’évolution et de développement éventuelles.

#### Informations sur l’évolution de l’offre

- Les opérateurs s’engagent, dans un esprit de coopération durable, à communiquer régulièrement et préalablement à la Ville de Paris (Direction de la Voirie et des Déplacements/Agence de la Mobilité) leurs intentions relatives au déploiement de leur flotte de vélos sur le territoire parisien. Dès signature de la Charte, tous les opérateurs transmettront à la Ville un document récapitulant leurs objectifs trimestriels en matière de déploiement à Paris, qui sera ensuite mis à jour à la fin de chaque trimestre, selon le calendrier grégorien. Ils s’engagent à communiquer précisément sur leurs nouveaux déploiements (nombre de vélos et zone de service) quinze jours à l’avance.
- La Ville s’engage à traiter ces informations en toute confidentialité.

#### Données relatives à l’activité des opérateurs

- Les opérateurs s’engagent à mettre gracieusement à disposition de la Ville, pour son usage propre, des données sur le déploiement et l’usage du service, nécessaires à la meilleure connaissance des flux et à l’optimisation du réseau cyclable et des espaces de stationnement.
- Le détail des données concernées, ainsi que leurs modalités de communication et de protection, sont précisées en collaboration avec les opérateurs par un groupe de travail organisé par la Mairie. Ces éléments feront l’objet d’une annexe à la présente Charte.

### **Inscription dans une démarche solidaire et durable**

La Ville sera attentive au respect des exigences liées à ses objectifs de résilience et de développement durable. Celles-ci pourront inspirer les critères qui seraient définis pour l'octroi de licences d'exploitation dans un nouveau cadre juridique national :

- adoption par les opérateurs de stratégies de tarification à long-terme ;
- conditions de conception, de fabrication, d'assemblage des vélos (matériaux, méthodes, conditions, lieux et milieux de production) : éco-compatibilité, mesures d'insertion, clauses sociales et environnementales ;
- respect des objectifs parisiens de lutte contre la pollution de l'air par les véhicules de maintenance et de régulation : des véhicules propres seront privilégiés dans un souci d'exemplarité environnementale ;
- réemploi et recyclage des vélos usagés, dans une optique d'économie circulaire ;
- mise en place de circuits de coopération avec les associations spécialisées dans ce domaine, telles que vélo écoles ou ateliers de réparation ;
- respect du règlement local en matière de publicité ;
- mise en place d'une démarche RSE (Responsabilité sociale d'entreprise) ;
- approvisionnement progressif en électricité verte ;
- soumission par les fournisseurs des opérateurs aux règles européennes en vigueur en matière de retraitement et recyclage des batteries.

**Charte de bonne conduite  
relative à la location de vélos en libre-service sans stations**

<p>Ville de Paris Anne HIDALGO</p>	<p>OBike Alban SAYAG</p>
<p>Mobike Etienne HERMITE</p>	<p>Ofo Laurent KENNEL</p>
<p>Donkey Republic Meriem LWAHHABI</p>	<p>Oribiky Yann POINCLOUX</p>
<p>Pony Bikes Paul-Adrien Cormerais</p>	