

## Charte de bonne conduite relative à la location de scooters électriques en libre-service

version révisée du 3 décembre 2019

La Maire de Paris a fait de l'amélioration de la qualité de l'air pour une meilleure santé une ambition majeure de sa politique. Elle a été la première à instaurer une Zone à circulation restreinte (ZCR) en 2017. La Ville accompagne la transition vers des modes de transports non polluants, notamment en développant la mobilité partagée. Le nouveau Plan Climat Air Énergie territorial (PCAET) guide Paris vers la neutralité carbone 2050 et constitue une mise en œuvre concrète des engagements pris par la France lors de la COP 21. Des objectifs ambitieux sont visés : zéro véhicule diesel en 2024 et zéro véhicule essence en 2030 à Paris. La part modale de véhicules propres, dont les deux-roues motorisés électriques en libre-service font partie, doit ainsi augmenter.

Les services de scooters électriques partagés sans station contribuent au développement d'une mobilité partagée plus propre dans Paris et rejoignent l'action de la Ville. L'offre des opérateurs de scooters électriques partagés sans station propose en effet une tarification, une gamme de services et un maillage territorial répondant aux attentes du public.

L'offre sans station permet à chaque utilisateur de stationner son scooter sans avoir à l'attacher à un mobilier urbain. Si ce changement peut favoriser la pratique du deux-roues motorisé électrique, il n'est pas sans conséquence 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 sur lesquels le stationnement des deux-roues motorisés est interdit. Le deux-roues motorisé, 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 service de scooters électriques partagés sans station 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. L'occupation du domaine public par les opérateurs de scooters électriques en libre-service est soumise au paiement d'une redevance déterminée en tenant compte des avantages de toute nature procurés au titulaire de l'autorisation d'occuper. Cette redevance est fondée sur la délibération 2019 DVD 50 en date du Conseil de Paris des 1, 2, 3 et 4 avril 2019. 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 scooters

- Les opérateurs de location de scooters électriques de courte durée sans station s'engagent à prendre toutes les dispositions nécessaires pour que leurs équipes et leurs clients 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 scooters. Pour rappel, à ce jour, le stationnement des scooters est autorisé et gratuit sur les emplacements sur chaussée réservés aux 2RM et dans la bande de stationnement (stationnement payant). Le stationnement sur les trottoirs est considéré comme stationnement gênant par le code de la route (Art R417-10 II 1°). Les scooters peuvent donc être verbalisés et faire l'objet d'une mise en fourrière.
  - Le règlement sanitaire du département de Paris qui dans son article 99-2 prévoit 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 Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics de 2012 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.
- Ces normes renvoient essentiellement à la question du stationnement des deux-roues motorisés qui ne doit pas constituer une entrave au cheminement des piétons.
- Les opérateurs doivent également rappeler aux utilisateurs les règles de circulation des scooters et en particulier l'interdiction de rouler sur les trottoirs.
- La Ville de Paris s'engage à informer les sociétés délégataires de contrôle de stationnement afin que les contraventions délivrées respectent le cadre réglementaire communiqué aux opérateurs. La Ville de Paris s'engage également à en informer les opérateurs de mise en fourrière.
- En complément de l'autorisation de stationner gratuitement sur les 133 000 places de stationnement voiture, la Ville réaffirme son ambition de créer 10 000 places de stationnement en voirie pour les deux-roues motorisés et de développer le stationnement en parking sous-terrain.

## Règlementation relative à la qualité des scooters électriques 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 deux-roues motorisés électriques. 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 scooters stationnés ou de scooters 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 scooters.
- Les usagers devront pouvoir signaler tout scooter 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 deux-roues endommagé, évitant ainsi l'encombrement de l'espace public par des scooters détériorés ou rendus à l'état d'épave.
- Les opérateurs s'engagent à procéder à leurs frais et dans un délai de 24 heures, à compter d'un signalement, à l'enlèvement des véhicules dont le stationnement est considéré comme dangereux, ceux-ci pouvant être mis en fourrière conformément aux dispositions du Code de la Route. À ce titre les opérateurs s'engagent à mettre à disposition de leurs utilisateurs un dispositif (par téléphone ou via leur application) de signalement des stationnements dangereux.
- Les opérateurs s'engagent à récupérer la totalité de leur flotte de véhicules et libérer l'espace public, dans un délai de 7 jours, en cas d'interruption d'activité.

## **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 de partager leurs retours d'expérience et d'évaluer les perspectives d'évolution et de développement de leur offre. Ils mettent en place une organisation favorisant ce dialogue et permettant de répondre à d'éventuelles situations d'urgence.
- Les opérateurs s'engagent à participer aux échanges organisés par la Ville de Paris sur les bouquets de services de mobilité.
- La Ville s'engage à organiser 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 deux-roues motorisés électriques sur le territoire parisien. Dès signature de la Charte, tous les opérateurs transmettront à la Ville un document récapitulatif de leurs objectifs semestriels en matière de déploiement à Paris, qui sera ensuite mis à jour tous les six mois. Ils s'engagent à communiquer précisément sur leurs nouveaux déploiements (nombre de scooters et zones de service) quinze jours à l'avance.

- La Ville de Paris s’engage à conserver ces données confidentielles et à réserver leur usage à l’analyse des phénomènes de free floating. La Ville de Paris s’engage à tout mettre en œuvre pour sécuriser l’intégrité de ces données une fois enregistrées au sein de son système d’information.
- La Ville de Paris s’engage à communiquer la liste et la géolocalisation des emplacements réservés au stationnement des deux-roues (disponible sur site internet paris.fr).

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

- Les opérateurs s’engagent à mettre gracieusement à disposition de la Ville, pour son usage propre, dans le respect de l’application de la réglementation sur la protection des données personnelles, des données sur le déploiement et l’usage du service, nécessaires à la meilleure connaissance des flux et à l’optimisation des espaces de stationnement pour les deux-roues motorisés.
- La Ville de Paris s’engage à conserver ces données confidentielles et à réserver leur usage à l’analyse des phénomènes de free floating. La Ville de Paris s’engage à tout mettre en œuvre pour sécuriser l’intégrité de ces données une fois enregistrées au sein de son système d’information.
- Le détail des données concernées, ainsi que leurs modalités de communication et de protection, sont précisés en collaboration avec les opérateurs par un groupe de travail organisé par la Mairie. Ces éléments font 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 d’engagement unifiés qui seraient définis pour l’octroi de licences d’exploitation dans un nouveau cadre juridique national :

- véhicules en partage n’émettant ni gaz à effet de serre ni particules polluantes ;
- conditions de conception, de fabrication et d’assemblage des scooters (matériaux, méthodes, conditions, lieux et milieux de production) : éco-compatibilité, durée de vie des véhicules, mesures d’insertion, clauses sociales et environnementales ;
- réemploi et le recyclage des scooters, dans une optique d’économie circulaire ;
- respect des objectifs parisiens de lutte contre la pollution de l’air par les véhicules de maintenance et de régulation : recourir le plus rapidement possible aux véhicules propres, dans un souci d’exemplarité environnementale ;
- approvisionnement progressif en électricité verte ;
- soumission par les fournisseurs des opérateurs aux règles européennes en vigueur en matière de retraitement et recyclage des batteries ;
- mise en place d’une démarche RSE (Responsabilité sociale d’entreprise) ;
- mise en place de circuits de coopération avec les associations spécialisées dans ce domaine, telles que les écoles de conduite de scooter/moto, sécurité routière ;
- respect du règlement local en matière de publicité ;
- adoption par les opérateurs de stratégies de tarification sur le long-terme.

Charte de bonne conduite relative  
à la location de scooters électriques en libre-service sans station

Ville de Paris	CityScoot
E-Urban	