

RÈGLEMENTS

Règlement relatif à la délivrance des titres d'occupation aux opérateurs de véhicules partagés en libre-service sans station d'attache.**Préambule :**

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (Loi LOM) réforme en profondeur le cadre général des politiques de mobilités, en intégrant notamment des enjeux environnementaux. Le texte pose effectivement un nouveau cadre de régulation pour les offres de mobilité en libre-service : véhicules, trottinettes, vélos ou scooters sans station d'attache. Dans l'application de cette loi, la Ville de Paris doit désormais délivrer des titres d'occupation aux opérateurs proposant ces offres après avis d'Île-de-France Mobilités (l'autorité organisatrice de la mobilité) et de la Préfecture de Police. La Ville de Paris peut ainsi définir des spécifications pour ces services conformément aux prescriptions proposées dans l'article 41 de la nouvelle loi codifiée à l'article L. 1231-17 du Code des transports et assurer la régulation de ces activités.

En outre, un nouvel outil reconnu par le Code de la Route permet aux collectivités franciliennes de développer l'autopartage : Île-de-France Mobilités vote le 17 avril 2019 le Label « Île-de-France Autopartage » auquel la Ville a participé. Ce label, devenu opérationnel depuis novembre 2019, est intégré dans le cahier de charges du présent règlement afin de bénéficier d'un référentiel commun et des règles à respecter par les opérateurs à l'échelle régionale, de garantir aux usagers l'accès à des services de qualité et de permettre un meilleur suivi des usages pour la Ville de Paris.

Dans ce contexte, la Ville de Paris profite des dispositions réglementaires pour poursuivre sa politique engagée afin d'améliorer la qualité de l'air pour une meilleure santé. Elle a été la première à instaurer une Zone à Circulation Restreinte (ZCR) en 2017. Le 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 définis : zéro véhicule diesel en 2024 et zéro véhicule essence en 2030 à Paris. La Ville accompagne la transition vers des modes de transports non polluants, notamment en accompagnant le développement de la mobilité partagée.

Les politiques municipales visent depuis nombreuses années à réduire l'usage individuel de la voiture, à démotoriser les ménages¹, à libérer la bande de stationnement, à faciliter la transition vers les motorisations basse émission, tout en répondant aux besoins des particuliers et des professionnels. La Ville de Paris favorise notamment deux solutions complémentaires d'autopartage :

— **l'autopartage en boucle avec station (Mobilib)** : chaque véhicule dispose d'une place dédiée avec l'obligation de ramener le véhicule à la station où il a été emprunté, la station apportant la garantie de retrouver la place de stationnement au retour ;

— **l'autopartage en trace directe** : pour aller d'un point A à un point B : avec station (exemple Autolib') ou en libre-service sans station d'attache. L'évolution des technologies fait aujourd'hui émerger ces nouvelles offres de véhicules partagés en libre-service, qui stationnent sur des places banalisées, et que les usager-e-s peuvent repérer et louer grâce à des systèmes de géolocalisation et de clés virtuelles permettant de déverrouiller la voiture. Une durée moyenne de location est souvent inférieure à une heure, avec une facturation à la minute pour des trajets spontanés sans réservation anticipée.

Depuis 2011 la Ville soutient l'autopartage en trace directe à motorisation électrique avec le lancement du service Autolib'. Parmi plus de 6 000 bornes installées dans l'ensemble des stations, 3 000 se situent sur le territoire parisien. Lors de la fin du service Autolib', en 2018, la Ville crée la carte de stationnement « Autopartage Paris » réservée aux véhicules à motorisation électrique. Ce dispositif répond aux besoins de stationnement des services de véhicules partagés en libre-service sans station d'attache proposés par différents acteurs privés leur permettant de stationner sur les emplacements de stationnement payant de la voirie parisienne.

La loi LOM prévoit que la tarification du stationnement des opérateurs de véhicules en libre-service sans station d'attache doit être séparée de la tarification du stationnement payant. La carte de stationnement « Autopartage Paris » créée en 2018 doit ainsi laisser la place au paiement d'une redevance par les opérateurs déterminée en tenant compte des avantages de toutes natures procurés aux titulaires d'une autorisation à l'identique de ce qui existe pour les titulaires d'autorisation d'occuper le domaine public.

1. Dispositions générales :**1.1. Objet :**

Le présent document a pour objet de définir les conditions d'attribution des titres d'occupation du domaine public routier de la Ville de Paris pour des véhicules partagés en libre-service sans station d'attache conformément à la nouvelle législation nationale (article L. 1231-17 du Code des transports) et les dispositions réglementaires et financières associées.

Il détaille :

- les conditions demandées aux opérateurs de véhicules partagés en libre-service sans station d'attache pour obtenir ces titres d'occupation leur permettant d'opérer, tenant compte des recommandations relatives aux prescriptions détaillées dans l'article L. 1231-17 précité et complète ponctuellement le cahier de charges établi par le label « Île-de-France Autopartage » ;
- le cadre réglementaire et financier associé à ces titres d'occupation à des fins commerciales du domaine public routier donnant lieu à redevance.

Ces conditions ont vocation à définir les règles qui devront être respectées par les opérateurs.

Par délibération 2020 DVD 49 du Conseil de Paris au cours de sa session de décembre 2020, ont été fixés les niveaux de redevance d'occupation du domaine public conformément aux articles L. 2122-1 et 2125-3 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CGPPP) par Catégories des véhicules et opérateurs.

Seuls les véhicules de catégories M1, L6^e et L7^e définies à l'article R. 311-1 du Code de la route qui fonctionnent exclusivement avec de l'énergie électrique ou à hydrogène peuvent bénéficier d'un titre d'occupation. Ces véhicules, sont titulaires d'un Certificat Qualité de l'Air CQA EL.

Les personnes morales responsables des véhicules partagés en libre-service sans station d'attache décrits ci-dessus sont dénommés les « opérateurs » dans le présent document.

1.2 Administration gestionnaire — point de contact :

Ville de Paris — Direction de la Voirie et des Déplacements
— Service du Patrimoine de Voirie — Section de gestion du domaine — 121, avenue de France, 75013 Paris.

1.3 Régime juridique :

L'autorisation de déployer leurs véhicules en libre-service sans station d'attache sur le domaine public routier de la Ville de Paris est accordée aux opérateurs à titre strictement personnel. Ceux-ci sont tenus d'opérer directement en leur nom dans les emplacements autorisés sur le domaine public.

La Ville de Paris (Direction de la Voirie et des Déplacements) se réserve le droit de contrôler le respect des présentes prescriptions sur le domaine public routier faisant l'objet des décisions d'autorisation.

Chaque opérateur versera, en contrepartie de l'autorisation d'occuper le domaine public, une redevance conformément aux dispositions de l'article 4 du présent document.

1.4. Disponibilité des flottes déclarées :

Les opérateurs s'engagent à déployer des véhicules en état de fonctionnement.

1.5. Durée du titre :

La durée des titres est de 2 ans au maximum à partir de la délivrance de l'autorisation d'occupation temporaire. Les opérateurs ne bénéficient d'aucun droit au renouvellement de leur titre.

2. Obligations des opérateurs :

2.1. Respect du contexte réglementaire en vigueur :

Les opérateurs s'engagent à inciter leurs usagers à respecter la législation et la réglementation en vigueur, et notamment le Code de la route et les arrêtés de police de la Maire de Paris et du Préfet de Police.

2.2. Obtention du Label « Île-de-France Autopartage » :

Les opérateurs sont agréés et l'ensemble des véhicules proposés à la location sur le territoire parisien sont labellisés par Île-de-France Mobilités (IDFM) avec le label « Île-de-France Autopartage »².

2.3. Informations transmises par les opérateurs à la Ville :

2.3.1 Obligations relatives au nombre et aux caractéristiques des véhicules proposés pouvant être mis à disposition des utilisateurs et à leurs conditions de location :

Les opérateurs doivent transmettre la copie du justificatif d'agrément de labellisation par IDFM. Ils veillent à rester agréés par IDFM en permanence et pendant toute la durée de leur autorisation pour l'ensemble des véhicules déployés. Ils anticipent les renouvellements, si nécessaire. En cas de renouvellement, les opérateurs transmettent à la Ville la copie des justificatifs d'agrément et de labellisation de la flotte.

Les opérateurs réservent leurs offres aux détenteurs du permis de conduire de catégorie B ou d'un permis étranger équivalent.

Les opérateurs sont responsables des accidents, dégâts ou dommages causés par leurs équipements, à l'égard de la Ville de Paris ou des tiers, sans recours possible contre la Ville de Paris. Les opérateurs souscrivent des polices d'assurance spécifiques pour couvrir de tels risques.

Les opérateurs doivent indiquer aux utilisateurs les véhicules n'étant pas en mesure de circuler.

2.3.2. Données relatives à l'usage du domaine public et à l'activité des opérateurs :

Les opérateurs mettent à disposition de la Ville, dans le respect de l'application du Règlement général sur la protection des données personnelles et de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, les données nécessaires aux opérations de contrôle de la Ville de Paris dans le cadre du présent règlement.

Le détail des données concernées, ainsi que leurs modalités de communication et de protection font l'objet d'une annexe au présent règlement.

2.3.3. Informations sur l'évolution de l'offre :

Les opérateurs communiquent par mail à la Ville de Paris (Direction de la Voirie et des Déplacements / Agence de la Mobilité et Service du Patrimoine de Voirie) toute évolution de la taille de leur flotte de véhicules sur le territoire parisien 90 jours avant le déploiement ou retrait effectif de celle-ci.

2.4. Conditions spatiales de déploiement des véhicules :

2.4.1. Maillage territorial :

Les opérateurs proposent une offre homogène sur l'ensemble des arrondissements parisiens.

2.4.2. Réglementation relative au stationnement et à la circulation des véhicules en libre-service sans station d'attache :

Le stationnement des véhicules des opérateurs n'est autorisé que dans la bande de stationnement sur les emplacements de stationnement payant et sur des éventuels emplacements réservés au stationnement des véhicules à motorisation électrique ou des emplacements dédiés à l'autopartage hors dispositif Mobilib'.

Les opérateurs assurent le respect, par eux-mêmes ou leurs préposés, et par les utilisateurs des véhicules, des règles de circulation et de stationnement conformément aux articles R. 417-9 à R. 417-13 du Code de la route. Les opérateurs veillent notamment à assurer l'accessibilité de la voie publique aux personnes handicapées ou à mobilité réduite et garantissent la sécurité des piétons.

La Ville se réserve le droit de définir des zones d'exclusion en circulation et des zones d'exclusion en stationnement pour des motifs d'intérêt général.

2.4.3. Répartition des véhicules :

Afin d'éviter toute surconcentration de véhicules stationnés sur la voie publique, les opérateurs respectent les règles suivantes : un même opérateur ne doit pas stationner plus de trois véhicules en même temps sur un linéaire de voirie de 250 mètres dans les arrondissements centraux (du 1^{er} au 11^{ème} arrondissement) et de 150 mètres dans les arrondissements périphériques (12^{ème} à 20^{ème}), sauf exceptions ponctuelles validées préalablement par les Services de la Ville.

2.4.4 Dispositif de maintenance et retrait de véhicules :

— les opérateurs mettent en place un dispositif de maintenance permettant de garantir des véhicules dans un état de propreté correct et de retirer les véhicules dégradés de la voie publique ;

— les véhicules qui ne sont pas en état de circuler doivent être identifiés comme tels dans la base de données partagée et être retirés de l'espace public dans les 24 h ;

— les opérateurs doivent procéder à leurs frais et dans les meilleurs délais à compter d'un signalement, à l'enlèvement des véhicules dont le stationnement est considéré comme dangereux. Sans manifestation de leur part, ceux-ci seront mis en fourrière, à leurs frais.

Un rapport annuel est présenté à la Direction de la Voirie et des Déplacements avant la fin du premier semestre pour chaque année N-1 dans lequel les opérateurs présentent un récapitulatif dédié au nombre de signalements comptabilisés via l'application DansMaRue (véhicule endommagé, mal garé ou non branché dans des bornes publiques de recharge), les actions réalisées et les évolutions constatées. Les délais de réponse et les actions correctives menées par les opérateurs seront présentés à la Ville dans le cadre dudit rapport.

2.4.5. Retrait des véhicules en cas d'interruption ou d'arrêt définitif du service :

En cas d'abandon de service un préavis de 90 jours est demandé par lettre recommandée accusé de réception à la Direction de la Voirie et des Déplacement — Service du Patrimoine de Voirie (SPV) — 121, avenue de France, 75013 Paris.

Les opérateurs doivent, au cours de ce préavis récupérer la totalité de leur flotte de véhicules et libérer l'espace public, dans un délai de 7 jours, après l'arrêt définitif du service ou d'interruption d'activité.

2.4.6 Retrait des véhicules en cas de circonstances exceptionnelles :

En cas d'urgence, de grands rassemblements, événements spécifiques ou de conditions météorologiques critiques, les opérateurs doivent être en mesure de retirer de la voirie parisienne tout ou partie des véhicules occupant l'espace public dans un délai et pour une durée déterminée par la Ville de Paris ou la Préfecture de Police au regard des risques circonstanciés. Les opérateurs ne sont fondés à réclamer aucune indemnité sur ce point.

2.5. Bilan carbone :

A partir de l'année 2021 les opérateurs réalisent un bilan carbone annuel des véhicules utilisés dans le cadre de la présente autorisation certifié par un organisme indépendant tenant compte des gaz à effet de serre définis par le GIEC pour l'ensemble des flux physiques sans lesquels le fonctionnement de l'organisation ne serait pas possible (émissions directes et indirectes créées tout au long du cycle de vie) en vue d'une amélioration de la performance annuelle.

Le résultat de ce bilan est transmis à la Direction de la Voirie et des Déplacements avant la fin du premier semestre de l'année N pour l'année N-1.

La Ville se réserve le droit d'introduire ou de modifier les modalités attendues pour la réalisation de ce bilan afin de garantir des données objectives.

2.6 Règlement de publicité :

Les opérateurs doivent respecter le règlement local de publicité de la Ville de Paris pour la signalisation de leur activité.

2.7 Intégration dans le paysage urbain et respect des usagers :

Les opérateurs doivent assurer la tranquillité du voisinage et mettre en place des mesures nécessaires à cet effet. Ils déploient leur activité en veillant à ce que l'entretien et la recharge des véhicules, et particulièrement la nuit, ne provoquent pas de nuisances dans l'espace public, dont la pollution sonore. L'impact sur les usages pratiqués par les riverains et les usagers de l'espace public doit être très limité.

2.8 Relations avec la Ville de Paris :

Engagement des opérateurs :

Les opérateurs participent à des réunions régulières avec les services de la Ville de Paris afin d'évaluer les perspectives d'évolution et de développement de leur exploitation.

Les opérateurs collaborent avec la Ville lorsque des études et des enquêtes sont menées au sujet de véhicules partagés en libre-service sans station d'attache (ou autopartage). Ils mettent également en place une organisation favorisant ce dialogue et permettant de répondre à d'éventuelles situations d'urgence.

Les opérateurs répondent aux interrogations de la Ville de Paris relatives aux bouquets de services de mobilité.

Engagement de la Ville :

La Ville de Paris s'engage à conserver les données fournies par les opérateurs et à réserver leur usage à l'analyse et au contrôle 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.

3. Procédure d'obtention d'un titre d'occupation du domaine public routier :

Les candidats doivent déposer un dossier de demande auprès de l'administration : Direction de la Voirie et des Déplacements — Service du Patrimoine de Voirie (SPV) — 121, avenue de France, 75013 Paris, pour obtenir un titre d'occupation du domaine public routier et bénéficier des conditions financières prévues dans l'article 4.

3.1 Dossier de demande :

Le dossier de demande de l'opérateur comprend impérativement les éléments suivants :

— un point de contact de l'opérateur pour les échanges avec l'administration, avec ses coordonnées (adresse postale, mail et téléphone) ;

— une fiche descriptive indiquant les noms, prénoms, qualité, domicile du demandeur ou, si la demande émane d'une personne morale, sa nature, sa dénomination, son siège social, son objet ainsi que les noms, prénoms, qualité, pouvoirs du signataire de la demande et, le cas échéant, du ou des représentants habilités auprès de la Ville ;

— un extrait K-bis de moins de trois mois du Registre du Commerce et des Sociétés en cours de validité ;

— pour l'année civile en cours le nombre total maximum des véhicules qu'il compte déployer sur la voirie parisienne dans le cadre de l'autorisation sollicitée (avec précision du nombre de véhicules pour chacune des catégories décrites au 1.2 du présent acte) ;

— le justificatif d'agrément au « Label régional Autopartage » par IDFM et les pièces détaillées ci-dessous, fournies à IDFM dans le dossier de demande d'agrément du label :

• caractéristiques de base du service :

- périmètre d'intervention,

- cible-s de clientèles visées : particuliers, entreprises...

- modalités d'accès : libre-service, avec ou sans réservation, avec une carte d'accès...

• documents cadre :

- conditions d'utilisation du service,

- grille tarifaire.

• Précisions organisationnelles :

- processus de surveillance, d'entretien et de nettoyage des véhicules,

- procédure d'assistance aux usagers.

Les opérateurs veillent à rester agréés par IDFM en permanence et pendant toute la durée de leur autorisation pour l'ensemble des véhicules déployés.

— les contrats d'assurance ainsi que leurs avenants ou des attestations correspondantes comportant des tableaux récapitulatifs des garanties, établies par la (ou les) compagnie-s d'assurances concernée-s ;

— les photos des différents modèles des véhicules déployés et le logo de la marque en format png ;

En outre pour finaliser sa demande et préalablement à la notification du titre d'occupation et à l'ouverture des droits de stationnement sur les véhicules pour toute demande initiale ou lors d'une augmentation de la taille de la flotte pendant la validité du titre, l'opérateur doit fournir également les éléments suivants :

— la liste des immatriculations des véhicules selon un tableau de transmission fourni par la Ville de Paris. Ce tableau de transmission pourrait être à terme disponible via une application internet ;

— la copie de la carte grise des véhicules déployés ;

— une copie des certificats crit'air « CQA EL » ;

— le justificatif de labellisation lié à chaque véhicule déployé.

3.2 Validation du dossier et ouverture des droits :

Une autorisation d'occupation temporaire du domaine public routier précisant le montant de la redevance à payer annuellement par l'opérateur sera délivrée par la Ville de Paris si l'ensemble des éléments détaillés dans le point 3.1 fournis par l'opérateur s'avère complet. Cette autorisation fait suite à l'ouverture des droits de stationnement.

L'opérateur est autorisé à déployer sa flotte dès réception par mail de ladite autorisation.

Mise en fonctionnalité de l'API pour le partage de données :

L'opérateur dispose d'un délai de 3 mois à partir de la date de délivrance du titre pour la mise en conformité des outils détaillés en annexe afin de garantir la bonne transmission de données générées. L'opérateur confirme à la Ville — Secrétariat Général / Responsable de la démarche et des solutions data la mise en fonctionnalité de l'API pour le partage de données. L'opérateur reçoit une confirmation par mail attestant la bonne transmission des données par SG / Responsable de la démarche et des solutions data au plus tard 15 jours passé le délai de 3 mois.

4. Obligations financières :

Par délibération 2020 DVD 49, le Conseil de Paris a fixé les tarifs d'occupation du domaine public au cours de la session du 15, 16 et 17 décembre 2020.

4.1 Redevance annuelle :

En contrepartie de l'exploitation commerciale du domaine public routier parisien par le déploiement des véhicules partagés en libre-service sans station d'attache, l'opérateur versera à la Ville de Paris, une redevance annuelle calculée conformément à la délibération 2020 DVD 49 du 15, 16 et 17 décembre 2020 fixant des tarifs de redevance d'occupation temporaire du domaine public pour les véhicules partagés en libre-service sans station d'attache.

Primo-déclaration :

L'opérateur déclare au Service du Patrimoine de Voirie de la Ville de Paris le nombre total maximal de véhicules qu'il compte déployer sur la voirie parisienne au cours de l'année N. Il précise dans sa déclaration la typologie des véhicules, conformément aux catégories prévues à l'article 1.2 du présent règlement. Cette déclaration donne lieu à l'émission d'un titre à l'encontre de l'opérateur. La redevance annuelle est calculée sur la base du nombre de véhicules déclarés au prorata temporis.

Par principe, pour chaque année civile N :

L'opérateur déclare au Service du Patrimoine de Voirie, avant le 1^{er} décembre de l'année précédente (N-1), le nombre total maximal de véhicules qu'il compte déployer sur la voirie parisienne au cours de l'année N. Il précise dans sa déclaration la typologie des véhicules, conformément aux catégories prévues à l'article 1.2 du présent règlement. Pour les opérateurs détenteurs d'un titre d'occupation du domaine public routier pluriannuel à Paris, toute modification du nombre de véhicules déclarés donne lieu à un avenant dudit titre. La redevance de l'année N est calculée sur la base du nombre de véhicules déclarés.

En cas de révocation du titre, la redevance annuelle reste due dans son intégralité pour l'année civile en cours sauf motif d'abrogation prévu au 5.2.

Modification de la taille de la flotte en cours d'année :

En cours d'année N, l'opérateur peut déclarer, par lettre recommandée avec accusé réception, une modification à la hausse de sa flotte. La déclaration complémentaire détaille la typologie des véhicules nouveaux. Dans cette hypothèse, la redevance complémentaire de l'année N est calculée sur la base du nombre ajusté à la hausse, au prorata temporis.

L'opérateur est autorisé à déployer ce nombre supplémentaire de véhicules après réception d'un titre d'occupation modificatif, dans un délai indicatif d'un mois.

L'opérateur ne peut pas solliciter, en cours d'année N, une modification à la baisse de sa flotte de véhicules déclarés.

Sous-occupation — cession :

L'opérateur est tenu d'exploiter personnellement l'autorisation du titre délivré. En conséquence et conformément aux principes applicables à la domanialité publique l'opérateur ne pourra sous-louer ni céder tout ou partie des droits résultant pour lui du titre délivré par la Ville de Paris.

La Ville de Paris sera fondée à utiliser toutes les voies de droit à sa disposition pour obtenir l'expulsion des opérateurs irréguliers et la réparation du préjudice financier subi.

4.2 Mise en paiement de la redevance :

La redevance annuelle sera acquittée dès la délivrance de l'autorisation d'occupation temporaire. Toute année commencée étant due en entier sauf motif d'abrogation prévu aux 5.1, 5.2 ou dans le cadre d'une primo déclaration (se référer au 4.1 « Primo-déclaration »).

La Ville de Paris fera procéder au recouvrement de la redevance prévue ci-dessus, par le comptable public (Direction Régionale des Finances Publiques d'Île-de-France).

En cas de défaut de paiement de la redevance due au-delà d'une durée fixée à 1 mois à compter de la date de l'avis de sommes à payer émis par la Direction Régionale des Finances Publiques d'Île-de-France, l'autorisation prend fin, sans indemnité pour l'Occupant, après mise en demeure par lettre recommandée de la Maire de Paris avec demande d'avis de réception, restée infructueuse pendant 30 jours.

4.3 Changement de véhicule — transmission des droits :

En cas de changement de véhicule en cours d'année, l'opérateur transmettra un dossier de demande de modification des immatriculations des véhicules à la Direction de la Voirie et les Déplacements — Section du Stationnement sur Voie Publique (SSVP), 22, rue du Château des Rentiers, 75013 Paris (par courrier électronique : dvd-Cartstat@paris.fr). Ce dossier doit comporter :

- un tableau de suivi des véhicules comportant la marque, le modèle et la plaque d'immatriculation du véhicule habilité remplacé et la marque, le modèle et la plaque d'immatriculation du nouveau véhicule ;
- la copie de la carte grise du nouveau véhicule ;
- un justificatif de demande ou de délivrance des certificats crit'air « CQA EL » des véhicules ;
- le justificatif de labellisation « Ile-de-France Autopartage » lié à chaque nouveau véhicule.

Cette procédure de changement de véhicule ne pourra être effective qu'après constatation par la Ville de Paris du paiement de la redevance annuelle initiale ou modificative.

Chaque changement d'immatriculation de véhicule fera l'objet d'une facturation selon le tarif voté par délibération correspondante et celle-ci sera réalisée sous la forme d'un titre de recette ou d'un moyen de paiement dématérialisé proposé par l'administration.

5. Résiliation du titre d'occupation du domaine public routier :

5.1 Renonciation de l'opérateur :

En cas de renonciation de l'opérateur, celui-ci devra informer la Ville par courrier postal avec accusé réception en respectant un délai de préavis de 90 jours. La renonciation prendra effet au lendemain de l'expiration du délai de préavis. Le montant annuel de la redevance due pour l'année en cours est calculée avec application d'un prorata temporis.

5.2 Abrogation pour motif d'intérêt général :

Pour des motifs tirés de l'intérêt général, la Ville de Paris pourra abroger l'autorisation moyennant un préavis de deux mois, sans indemnité. Ce préavis ne s'applique pas en cas d'urgence notamment d'atteinte à la sécurité des personnes.

5.3 Non-respect de la part des opérateurs :

En cas de non-respect des clauses détaillées dans le présent document la Ville de Paris se réserve le droit de procéder à la suspension du titre sans indemnité après mise en demeure. En cas de retrait d'un titre, la redevance annuelle demeure intégralement due.

6. Dispositions finales :

Les présentes conditions entrent en vigueur à la date de publication du présent règlement.

Le règlement peut être contesté devant le Tribunal Administratif de Paris dans un délai de 2 mois à compter de sa publication dans le "Bulletin Officiel de la Ville de Paris".

Fait à Paris, le 11 janvier 2021

Pour la Maire de Paris
et par délégation,

La Directrice de la Voirie et des Déplacements
Caroline GRANDJEAN

¹ 35,2 % de ménages motorisés en 2016 à Paris dont 4,3 % ayant 2 voitures ou plus (INSEE).

² Les flottes de véhicules partagés déjà déployées lors de la publication du présent règlement peuvent présenter la labellisation au plus tard le 28 février 2021.

Annexe : données relatives à l'usage du domaine public par les opérateurs :

Les opérateurs mettent à disposition de la Ville de Paris les informations et données détaillées ci-dessous.

1 -

Données de chaque véhicule au format SIVU :

— colonne A : operator_name (ne devra pas évoluer dans le temps);

— colonne B : marker_time (aaaammjj-hh : mm : ss ou timestamp dans le cadre d'un accès temps réel.

Toutes les 3 heures : 20190426-03:00:00, 20190426-06:00:00, 20190426-09:00:00, 20190426-12:00:00, 20190426-15:00:00, 20190426-18:00:00, 20190426-21:00:00, 20190427-00:00:00);

— colonne C : vehicle_id : ne devra pas évoluer dans le temps et ne pourra pas être dynamique. En outre le numéro d'identification de chacun des véhicules doit être identique au numéro marqué matériellement sur le véhicule (immatriculation éventuellement);

— colonne D : longitude-x (de la dernière position connue du véhicule au moment du jalon horaire);

— colonne E : latitude-y (par exemple pour la Tour Eiffel les coordonnées sont colonne D 48.858349 colonne E 2.294449);

— colonne F : vehicle_type (car);

— colonne G : vehicle_activity (parking, riding, nok, removed);

— colonne H optionnelle : vehicle_verticality (1, 0, null).

Références utilisées dans le format SIVU :

— date et heure : ISO 8601;

— localisation et projection géographique : WGS84.

Format MDS et GBFS (complémentaire) :

L'opérateur fournira également ses données d'usage aux formats MDS et GBFS temps réel. Dans le cas de ces formats, il pourra utiliser un vehicle_id rotatif tel que spécifié par ces deux standards à leur adresse de référence ci-dessous :

— <https://github.com/CityOfLosAngeles/mobility-data-specification>;

— <https://github.com/NABSA/gbfs> (en respectant l'extension préconisée par le Point d'Accès National français transport.data.gouv.fr pour les données temps réel des véhicules en libre-service).

Stockages des données par la Ville de Paris :

Le résultat d'une requête API ne peut contenir aucune donnée personnelle pour être conforme au RGPD. Aucun traitement ou donnée complémentaire ne sera demandé à l'opérateur pour rester conforme au RGPD. La Ville s'engage à n'opérer aucun traitement croisé entre les différents formats d'API pouvant amener à l'identification d'un utilisateur.

La Ville de Paris garantit la confidentialité et la sécurité des données stockées par les moyens techniques suivants :

— respect des règles de la Politique de Sécurité du Système d'Information de la Ville de Paris;

— identification et authentification des personnes qui accèdent aux données pour analyse;

— accords de confidentialité signés par les prestataires ou partenaires de la Ville de Paris dans le cadre d'analyse de données.

2- PUBLICATION DES DONNEES EN OPEN DATA :

Conformément à la loi, la Ville de Paris est engagée dans une politique Open Data active, étant précisé que sont expressément exclues de cette démarche les données personnelles ainsi que celles sur lesquelles les tiers ont des droits de propriété intellectuelle. A ce titre, la politique de suivi du remisage sur le domaine public de flottes de véhicules en libre-service sans station d'attache peut faire l'objet d'une publication de données.

A partir des données d'usage et de géolocalisation des véhicules partagées entre les opérateurs et la Ville visées en partie 1 de la présente annexe, la Ville pourra agréger les données de telle sorte qu'il ne soit plus possible de pouvoir distinguer les opérateurs ayant fourni les données. Ces données pourront ensuite être publiées sur la plate-forme Open Data de la Ville de Paris disponible à l'adresse [OpenData.paris.fr](https://opendata.paris.fr), au jour des présentes sous la licence de réutilisation publique ODbL, qui précise les droits et les obligations rattachées aux données mises à disposition à titre gratuit à des fins de réutilisation à titre gratuit ou onéreux, avec une granularité temporelle maximale de 6 heures, reprenant l'emplacement et le statut des véhicules sans pouvoir les identifier. Les données seront publiées en open data avec un délai de 7 jours à partir de la date de production de la donnée.

Contact données :

Jean-Philippe CLEMENT — Ville de Paris — Secrétariat Général — Responsable de la démarche et des solutions data.

Tél. : +33 (0)1 42 76 54 68.

Email : jean-philippe.clement@paris.fr.

