



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

Objet de la présente charte

La métropole de Bordeaux, forte d'une part modale vélo de 8% en 2017 (14% sur la seule ville de Bordeaux), se situe parmi les agglomérations françaises où l'usage du vélo est le plus fort. Depuis une quinzaine d'années en effet, Bordeaux Métropole et la Ville de Bordeaux mènent de nombreuses actions pour développer l'usage du vélo (développement des infrastructures cyclables, des services aux cyclistes, du stationnement...).

Le 2^e plan vélo métropolitain 2017-2020 vise ainsi une part modale du vélo de 15% en 2020 sur la métropole et affirme l'ambition de devenir la capitale du vélo.

L'arrivée dès fin 2017 des services de vélos en free-floating en France est une opportunité pour les villes de développer l'usage du vélo, mais aussi un risque de desservir son image (problèmes de sécurité et/ou d'encombrement de l'espace public) si un certain nombre de précautions ne sont pas prises.

Aussi, la charte ici présente, vise à établir un certain nombre d'engagements demandés par Bordeaux Métropole à tout opérateur de vélos en free-floating (ci-dessous dénommé « opérateur »), souhaitant implanter son service sur son territoire.

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 de la propriété des personnes publiques).

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.

Le maire 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, la société/entreprise/association qui sollicite une autorisation d'occupation temporaire du domaine public pour exercer une activité de vélo en libre-service sans borne sur le territoire de Bordeaux Métropole.

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 tel manquement, elle le signifie par courrier à l'opérateur qui a un délai de 2 mois à la date d'envoi du courrier pour apporter une réponse satisfaisante.

Au bout de 3 manquements sans réponse satisfaisante, l'opérateur sera considéré comme ne respectant pas la présente charte.

Article 2 – Occupation du domaine public et redevance

Afin de pouvoir exercer son activité, l'opérateur doit obtenir une autorisation d'occupation du domaine public délivrée par la ou les communes de la Métropole sur le territoire desquelles les vélos sont déployés.

Cette autorisation précise la zone de déploiement et le nombre de vélos maximum déployés et est également soumise à l'acquittement d'une redevance fixée par chaque commune.

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 5 qu'en vue d'y parquer ses vélos dans l'attente d'affectation à un client.

En cas de manquement à la présente charte (cf. article 1) ou à toute exigence portée dans l'arrêté d'autorisation d'occupation du domaine public délivré par la commune, cette autorisation d'occupation du domaine public pourra être retirée et les vélos pourront être évacués (cf. article 7).

Article 3 – Qualité des vélos

Les vélos mis en service sont des cycles au sens des dispositions du 6.10 de l'article R. 311-1 du Code de la route.

L'opérateur s'engage à assurer un entretien de qualité et sécuritaire des vélos pour disposer d'une flotte fonctionnelle. 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.

Article 4 – Respect des lois et réglementation en vigueur

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

Il s'engage notamment à exiger de ses utilisateurs qu'ils respectent le Code de la route, tant dans les règles de circulation (circulation sur la chaussée et/ou les aménagements dédiés aux cyclistes, respect des feux, respect des priorités...), que dans l'équipement nécessaire la nuit (lumières...).

Article 5 – Zone de déploiement des vélos

Les zones où les vélos ne seront pas autorisés à stationner seront indiquées dans l'autorisation d'occupation temporaire qui sera délivrée par la commune.

Ces zones peuvent être étendues temporairement dans le cadre de la présence de marchés, d'occupation des lieux par un chantier ou toute autre manifestation sur le domaine public.

Article 6 – Respect des zones de stationnement

L'opérateur s'engage à exiger de ces utilisateurs qu'ils stationnent en priorité leur vélo dans un lieu dédié, soit contre ou à proximité immédiate d'un arceau vélo.

En tout état de cause, le stationnement des vélos ne devra pas 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 veillera à ce que le stationnement de ses cycles 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 quatrième ou deuxième 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.

Les autorisations d'occupation du domaine public qui seront délivrées par les communes mentionneront les zones de circulation et/ou stationnement interdites.

Article 7 – Evacuation des vélos encombrants

L'opérateur est responsable de l'évacuation des vélos qui ne sont plus en état de fonctionner et/ou qui entrave 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 signalerait un tel vélo à l'opérateur, ce dernier s'engage à déplacer un vélo mal stationné dans la journée et à retirer un vélo qui n'est plus en état de marche 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 vélos et dans ce cas, sanctionner l'opérateur par une amende.

Article 8 – Présence, réactivité et exemplarité de l'équipe locale de maintenance

L'opérateur prendra toutes les dispositions de nature à préserver le bon ordre dans le déploiement de sa flotte. Notamment, il emploiera le personnel nécessaire à cette fin et lui donnera 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.

A ce titre, il s'engage à :

- déplacer un vélo mal stationné dans la journée ; les membres de l'équipe se devront alors d'être exemplaires dans la façon et l'endroit où reposer les vélos, à un endroit dédié (arceau vélo) ou un endroit n'obstruant aucun passage de véhicule, de piéton ou de personnes à mobilité réduite ;
- retirer un vélo qui n'est plus en état de marche dans les 48h ;
- centraliser et faire un reporting mensuel de l'activité du service auprès de la Métropole.

Article 9 – 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 à Bordeaux), disponible et réactive en cas de besoin, dans la journée.

L'opérateur s'engage par ailleurs à se rendre disponible pour des points réguliers avec Bordeaux Métropole, d'hebdomadaires durant les 3 premiers mois à mensuels par la suite.

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

Article 10 – 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, un tableau de bord du service indiquant, a minima :

- le nombre de vélos déployés par semaine ;
- 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 par semaine ;
- le nombre d'abonnés par semaine et pour chaque type d'abonnement ;
- le nombre de vélos déposés hors-zone de couverture, par semaine ;
- le nombre de vélos en cours de réparation pour défauts techniques et/ou usure normale chaque semaine (préciser les réparations les plus récurrentes) ;
- le nombre de vélos vandalisés (acte volontairement malveillant) mais réparables, depuis le lancement du service ;
- le nombre de vélos vandalisés et irrécupérables, depuis le lancement du service ;
- le nombre de vélos volés, depuis le lancement du service ;
- tout incident ou fait notable (vélo perché dans un arbre, accident grave...) chaque 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 notamment).