Département du Nord
Arrondissement de Lille
Ville de Villeneuve d'Ascq

Villeneuve d'Ascq
Une ville en mouvement

Extrait du registre des délibérations de la Ville de Villeneuve d'Ascq

Conseil municipal du mardi 26 septembre 2023

N° VA_DEL2023_135

Objet : Redevance d'occupation du domaine public trottinettes électriques et vélos à assistance électrique en libre service

L'an deux mille vingt-trois, le 26 septembre à 18h45, le conseil de municipal de Villeneuve d'Ascq s'est réuni en l'hôtel de ville, lieu ordinaire des séances, sous la présidence de Maryvonne GIRARD, suite à la convocation qui a été adressée à ses membres cinq jours francs avant la séance, laquelle convocation a été affichée à la mairie, conformément à la loi.

Tous les membres en exercice étaient présents ou représentés à l'exception de Gérard CAUDRON, ayant donné pouvoir à Maryvonne GIRARD, Florence COLIN, ayant donné pouvoir à Sylvain ESTAGER, Jean-Michel MOLLE, ayant donné pouvoir à Chantal FLINOIS, Philippe DOURCY, ayant donné pouvoir à David DIARRA, Farid OUKAID, Mariam DEDEKEN, Dominique GUERIN étant absents, Charlène MARTIN étant excusée.

La Ville a confirmé en février dernier son intention de participer à l'appel à manifestation d'intérêt (AMI) « Trottinettes et vélos à assistance électrique » proposé par la Métropole européenne de Lille (MEL).

L'AMI a pour objet de sélectionner deux opérateurs maximum de location de trottinettes électriques et de vélos à assistance électrique (VAE) en semi-floating qui seront autorisés à occuper le domaine public.

Les opérateurs seront désignés par la MEL qui pilote la procédure de sélection. Seuls les opérateurs sélectionnés dans le cadre de cette procédure seront habilités à demander les autorisations d'occupation du domaine public auprès des communes et d'y déployer leurs flottes.

La MEL ayant reconnu le territoire de Villeneuve d'Ascq prioritaire sur le déploiement, la consultation est en cours. La mise en service devrait avoir lieu pour la fin de l'année 2023.

L'autorisation d'occuper le domaine public sera délivrée par les Maires de chaque commune concernée par le service de semi-floating pour une durée d'un an. L'autorité compétente pourra décider de la renouveler deux fois, pour une durée d'un an, soit trois ans au maximum.

Dans ce cadre, l'article L 2125-1 du Code Général de la propriété des personnes publiques dispose que toute occupation ou utilisation du domaine public d'une personne publique donne lieu au paiement d'une redevance. Pour ce faire,

chaque opérateur devra s'acquitter d'une redevance d'occupation du domaine public.

Il y a lieu de déterminer le montant de la redevance applicable aux activités commerciales de location en libre-service de vélos ou trottinettes à assistance électrique.

Le montant de cette redevance est fixé librement par chaque commune. À titre d'exemple, il a été défini à hauteur de 20 € par an et par engin sur l'ensemble des communes accueillant le dispositif.

Après avis de la Commission Plénière du jeudi 14 septembre 2023, Il est proposé aux membres du conseil :

- de fixer le prix de l'occupation du domaine public à hauteur de 20€ par an et par engin sur la commune de Villeneuve d'Ascq,

- d'autoriser Monsieur le Maire à signer tous les actes et documents nécessaires à la mise en œuvre de la délibération et à percevoir les redevances d'occupation à compter de l'implantation de l'activité.

Après en avoir délibéré, le conseil municipal adopte à l'unanimité des présents et des représentés cette proposition, Claudine REGULSKI, Catherine BOUTTÉ, Eva KOVACOVA, Pauline SEGARD, Fabien DELECROIX, Antoine MARSZALEK, Vincent LOISEAU s'étant abstenus.

Ainsi fait et délibéré en séance, les jour, mois et an susdits.
Ont signé au registre tous les membres présents.

Pour extrait conforme,
Le Maire,
Gérard CAUDRON

Le secrétaire,
Antoine MARSZALEK

Extrait de la présente délibération a été affiché le vendredi 29 septembre 2023 à la porte de la mairie et publié sur le site internet de la ville, en exécution des dispositions des articles L.2121-25 et R.2121-11 du code général des collectivités territoriales

ID télétransmission : 059-215900930018-20230926-197859-DE-1-1
Date AR Préfecture : jeudi 28 septembre 2023

Charte d'engagement des opérateurs de location de trottinettes électriques et de vélos à assistance électriques en libre-service sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille

Par délibération n°22-C-0175 du 24 juin 2022, le Conseil de la Métropole Européenne de Lille a arrêté le projet de Plan De Mobilité 2035 (PDM) ayant pour objectifs majeurs d'organiser la mobilité, de préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacements les moins polluants et moins émissifs de GES, de favoriser les modes actifs pour tendre vers un usage moindre de la voiture particulière, l'encouragement de l'intermodalité et de la multimodalité, notamment avec les Engins de Déplacements Personnel Motorisés (EDPM) dont l'usage ne cesse de croître. Par délibération n°22-C-0401 du 16 décembre 2022, le Conseil de la Métropole Européenne de Lille a décidé du lancement d'un appel à manifestation d'intérêt pour le déploiement de trottinettes électriques et de vélos à assistance électriques (VAE) en libre-service.

La Métropole Européenne de Lille (MEL) est un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, relevant de la catégorie des métropoles, créé en vertu de la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 et du décret n°2014-1599 du 23 décembre 2014. La MEL, en sa qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité, 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).

Les maires des communes, moyennant le paiement d'une redevance d'occupation du domaine public, donnent 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).

Est nommé opérateur dans cette charte, toute personne morale qui sollicite une autorisation d'occupation temporaire du domaine public pour exercer une activité de trottinettes électriques et de VAE en libre-service, en station sans attache, sur le territoire de la MEL.

Sont désignés engins dans cette charte, les vélos à assistance électriques et trottinettes électriques mis en libre-service par l'opérateur.

Le développement de ce types d'engins et de ces nouveaux usages de mobilité génère des nouvelles attentes, des nouveaux besoins, des nouvelles contraintes et une nouvelle organisation de l'espace public entre les différents modes qui cohabitent. L'impact de cette activité de location de trottinettes électriques et des VAE, en station, en libre-service sur l'espace public nécessite une organisation, dans le respect de la réglementation, afin que tous les usagers puissent trouver leur place, en portant une attention particulière aux plus fragiles. Les spécificités locales et le contexte territorial dans la MEL nécessite une vigilance et une organisation au plus proche des communes au regard des flux générés par ce service tout en assurant la qualité de celui-ci pour les usagers.

Les opérateurs retenus s'engagent, dans le cadre de cette charte, à tout mettre en œuvre pour faire respecter par ses utilisateurs, les règles de régulation de son activité, les règles de conduite, les règles de sécurité et le Code de la route. La priorité est donnée à la sécurité aussi bien pour les utilisateurs du service que pour les autres usagers, en particulier les usagers vulnérables.

Les maires des communes sont, sur le territoire communal, autorité de police administrative générale et de police administrative spéciale du stationnement, et adhèrent à ces clauses de régulation, dès lors qu'elles s'inscrivent dans le respect des règles domaniales, de tous les usagers du domaine public, et du Code de la route.

L'adhésion à la présente charte s'effectue sans préjudice de l'exercice des pouvoirs de police précités. S'il apparaissait que l'activité générée par l'opérateur présentait des inconvénients supérieurs à l'usage normal de l'espace public, notamment en raison du nombre d'engins déployé, ou des risques importants en matière de sécurité publique, il appartiendrait alors aux autorités d'user de leurs pouvoirs de police respectifs pour prévenir, empêcher ou réprimer les troubles générés par l'activité.

Cette charte pose les règles de la collaboration entre les opérateurs, la MEL et les communes. Elle pourra être mise à jour afin de s'adapter aux évolutions réglementaires et aux besoins d'évolution du service.

1. Respect de la Charte

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

Si la MEL 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 la MEL aux Maires concernés qui pourront prendre toute mesure utile.

2. Respect des lois et de la réglementation

L'opérateur se conformera aux lois et règlements en vigueur et à venir, 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 engins 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.

Les opérateurs doivent s'engager à ce que la vitesse soit limitée par construction, ou bridée, à 20 km/h pour les trottinettes électriques et 25km/h pour les VAE. Cette vitesse sera limitée, pour les 2 types d'engins, à 8km/h dans les slow-zones qui seront définies par la MEL et les communes.

La location, et l'utilisation, des engins n'est pas autorisée pour les personnes ayant moins de 16 ans.

3. Occupation du domaine public

3.1. Stationnement

L'opérateur s'engage à ce que ses engins soient stationnés dans les emplacements obligatoires prévus à cet effet. Le stationnement en dehors de ces emplacements est interdit et l'opérateur s'engage à

mettre en place un système de localisation précis pour que les utilisateurs ne puissent pas arrêter leur location, et les frais en conséquence, tant que l'engin n'est pas stationné dans un emplacement obligatoire.

Le choix des emplacements réservés au stationnement du service est fait avec l'opérateur, la MEL et la commune. Les 3 parties se réfèreront à la charte du stationnement des engins en libre-service produite par la MEL, en annexe des documents de la procédure d'Appel à Manifestation d'Intérêt.

La MEL, en collaboration avec les communes, s'engage à développer un réseau de zones de stationnement spécifiques, dédiées au stationnement des engins en libre-service tout opérateur confondu. Ces zones seront marquées et identifiées par la MEL et figureront sur l'autorisation d'occupation temporaire du domaine public délivrée à l'opérateur par la commune concernée.

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 électriques et 3 VAE, du même opérateur, stationnés sur un même emplacement dédié.

En tout état de cause, le stationnement des engins 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. 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.

Les autorisations d'occupation du domaine publique sont soumises à redevance dont le montant est défini par les communes et applicable à chaque engin.

3.2. Zones de circulation

La MEL attache une importance particulière au bon usage de l'espace public, à la cohabitation entre les différents modes de déplacements et à la sécurité des usagers vulnérables.

L'opérateur s'engage à mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour éviter la circulation des engins sur les trottoirs, interdite par le Code de la route.

Des zones de circulation à vitesse limitée (6km/h maximum), dites « slow-zones », doivent être définies avec les communes et la MEL dans les lieux où la cohabitation avec les usagers vulnérables est présente. Des zones d'exclusion particulières peuvent être demandées par l'une des 3 parties (opérateur, MEL, commune) pour des raisons de sécurité, de conservation patrimoniale.

L'opérateur s'engage à empêcher la circulation des engins dans les lieux qui lui sont interdits par le Code de la route.

3.3. Enlèvement et repêchage

L'opérateur s'engage à retirer de la voie publique les engins détériorés ou hors d'état d'usage dans des délais courts. Les engins stationnés dans des lieux pouvant être gênants ou dangereux doivent être déplacés dans les meilleurs délais. En cas de signalement par un utilisateur, par la MEL ou le Maire de la commune l'opérateur s'engage à déplacer ou retirer de la circulation les engins dans un délai de 24 heures.

À défaut d'intervention de l'opérateur dans les délais indiqués ou en cas de retrait de l'autorisation d'occupation du domaine public, 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) pourra faire évacuer l'engin et dans ce cas, sanctionner l'opérateur par une amende.

Concernant le repêchage des engins, les opérateurs doivent se référer au document « *Règles de récupération des trottinettes électriques et des vélos à assistance électrique en libre-service sur les espaces naturels ouverts de la Métropole Européenne de Lille* ».

4. Engagements de l'opérateur

4.1. Caractéristiques des engins

Dans le souci de proposer un matériel robuste, durable et de qualité aux utilisateurs, l'opérateur s'engage à respecter les prescriptions du Code de la route ainsi que les normes françaises et européennes, actuelles et futures. L'opérateur s'engage à modifier sa flotte pour que celle-ci soit toujours en cohérence avec les normes en cours.

L'opérateur s'engage :

- à mobiliser tous les moyens techniques nécessaires afin de proposer un système de bridage des trottinettes électriques à 20km/h et des VAE à 25 km/h, ainsi qu'un bridage à 6km/h dans les slow-zones ;
- à assurer un entretien régulier des engins, en particulier celui des équipements de sécurité ;
- à inciter les utilisateurs à porter les équipements de sécurité obligatoires et recommandés ;
- à équiper ses engins de tous les systèmes de sécurité obligatoires ;
- à inscrire un numéro unique à chaque engin, lisible par tous ;
- à souscrire à une assurance couvrant les utilisateurs en cas de dommages corporels et matériels.

4.2. Qualité du matériel

L'opérateur s'engage à proposer un matériel en bon état de marche à ses utilisateurs. Un système de maintenance préventive et curative est mis en place pour limiter les pannes et les défauts qui pourraient nuire à la qualité du service. L'opérateur s'engage à effectuer l'entretien, les réparations et la maintenance en dehors de l'espace public.

L'opérateur est l'interlocuteur dédié de ses clients : il s'engage à mettre en place en cette qualité un service client joignable, selon les modalités présentées dans son offre, afin de signaler et réparer tout engin endommagé, et ainsi éviter l'encombrement de l'espace public par des engins détériorés ou rendus à l'état d'épave, lequel est incompatible avec une bonne conservation du domaine public et la fluidité due à la liberté de circulation.

L'opérateur est propriétaire des engins associés à son service : il s'engage à ce titre à mettre en place un dispositif pouvant faire face en temps réel aux situations d'usage abusif et déviant de ses engins. L'opérateur indique à ce titre un délai d'intervention sur lequel il s'engage. L'opérateur s'engage à éviter l'abandon de ses engins par ses clients, et à procéder sans délai à l'enlèvement des trottinettes susceptibles d'être concernées.

Soucieux des problématiques de développement durable, l'opérateur propose de mettre en place des mesures sur le réemploi ou le recyclage des pièces ou des engins hors d'usage. Il est informé à ce titre qu'il lui est possible d'avoir recours à des associations ou à des entreprises locales de réparation.

4.3. Responsabilité sociale

L'opérateur emploie le personnel nécessaire, avec une présence locale, en règle avec les obligations sociales qui lui incombent vis-à-vis de ses employés et, le cas échéant, des entreprises qui travaillent pour lui ; et à qui il donne l'instruction de travailler en étroite coordination avec la MEL, 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.

L'opérateur s'engage à désigner et donner à la MEL, 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 la MEL.

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

4.4. Partage de données

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.

La MEL 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.

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 la MEL 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.

La MEL 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.

DocuSigned by:
Hadi karam
28626521836B4F3...

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Charte d'engagement des opérateurs de location de trottinettes électriques et de vélos à assistance électriques en libre-service sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille

Par délibération n°22-C-0175 du 24 juin 2022, le Conseil de la Métropole Européenne de Lille a arrêté le projet de Plan De Mobilité 2035 (PDM) ayant pour objectifs majeurs d'organiser la mobilité, de préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacements les moins polluants et moins émissifs de GES, de favoriser les modes actifs pour tendre vers un usage moindre de la voiture particulière, l'encouragement de l'intermodalité et de la multimodalité, notamment avec les Engins de Déplacements Personnel Motorisés (EDPM) dont l'usage ne cesse de croître. Par délibération n°22-C-0401 du 16 décembre 2022, le Conseil de la Métropole Européenne de Lille a décidé du lancement d'un appel à manifestation d'intérêt pour le déploiement de trottinettes électriques et de vélos à assistance électriques (VAE) en libre-service.

La Métropole Européenne de Lille (MEL) est un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, relevant de la catégorie des métropoles, créé en vertu de la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 et du décret n°2014-1599 du 23 décembre 2014. La MEL, en sa qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité, 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).

Les maires des communes, moyennant le paiement d'une redevance d'occupation du domaine public, donnent 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).

Est nommé opérateur dans cette charte, toute personne morale qui sollicite une autorisation d'occupation temporaire du domaine public pour exercer une activité de trottinettes électriques et de VAE en libre-service, en station sans attache, sur le territoire de la MEL.

Sont désignés engins dans cette charte, les vélos à assistance électriques et trottinettes électriques mis en libre-service par l'opérateur.

Le développement de ce types d'engins et de ces nouveaux usages de mobilité génère des nouvelles attentes, des nouveaux besoins, des nouvelles contraintes et une nouvelle organisation de l'espace public entre les différents modes qui cohabitent. L'impact de cette activité de location de trottinettes électriques et des VAE, en station, en libre-service sur l'espace public nécessite une organisation, dans le respect de la réglementation, afin que tous les usagers puissent trouver leur place, en portant une attention particulière aux plus fragiles. Les spécificités locales et le contexte territorial dans la MEL nécessite une vigilance et une organisation au plus proche des communes au regard des flux générés par ce service tout en assurant la qualité de celui-ci pour les usagers.

Les opérateurs retenus s'engagent, dans le cadre de cette charte, à tout mettre en œuvre pour faire respecter par ses utilisateurs, les règles de régulation de son activité, les règles de conduite, les règles de sécurité et le Code de la route. La priorité est donnée à la sécurité aussi bien pour les utilisateurs du service que pour les autres usagers, en particulier les usagers vulnérables.

Les maires des communes sont, sur le territoire communal, autorité de police administrative générale et de police administrative spéciale du stationnement, et adhèrent à ces clauses de régulation, dès lors qu'elles s'inscrivent dans le respect des règles domaniales, de tous les usagers du domaine public, et du Code de la route.

L'adhésion à la présente charte s'effectue sans préjudice de l'exercice des pouvoirs de police précités. S'il apparaissait que l'activité générée par l'opérateur présentait des inconvénients supérieurs à l'usage normal de l'espace public, notamment en raison du nombre d'engins déployé, ou des risques importants en matière de sécurité publique, il appartiendrait alors aux autorités d'user de leurs pouvoirs de police respectifs pour prévenir, empêcher ou réprimer les troubles générés par l'activité.

Cette charte pose les règles de la collaboration entre les opérateurs, la MEL et les communes. Elle pourra être mise à jour afin de s'adapter aux évolutions réglementaires et aux besoins d'évolution du service.

1. Respect de la Charte

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

Si la MEL 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 la MEL aux Maires concernés qui pourront prendre toute mesure utile.

2. Respect des lois et de la réglementation

L'opérateur se conformera aux lois et règlements en vigueur et à venir, 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 engins 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.

Les opérateurs doivent s'engager à ce que la vitesse soit limitée par construction, ou bridée, à 20 km/h pour les trottinettes électriques et 25km/h pour les VAE. Cette vitesse sera limitée, pour les 2 types d'engins, à 8km/h dans les slow-zones qui seront définies par la MEL et les communes.

La location, et l'utilisation, des engins n'est pas autorisée pour les personnes ayant moins de 16 ans.

3. Occupation du domaine public

3.1. Stationnement

L'opérateur s'engage à ce que ses engins soient stationnés dans les emplacements obligatoires prévus à cet effet. Le stationnement en dehors de ces emplacements est interdit et l'opérateur s'engage à

mettre en place un système de localisation précis pour que les utilisateurs ne puissent pas arrêter leur location, et les frais en conséquence, tant que l'engin n'est pas stationné dans un emplacement obligatoire.

Le choix des emplacements réservés au stationnement du service est fait avec l'opérateur, la MEL et la commune. Les 3 parties se réfèreront à la charte du stationnement des engins en libre-service produite par la MEL, en annexe des documents de la procédure d'Appel à Manifestation d'Intérêt.

La MEL, en collaboration avec les communes, s'engage à développer un réseau de zones de stationnement spécifiques, dédiées au stationnement des engins en libre-service tout opérateur confondu. Ces zones seront marquées et identifiées par la MEL et figureront sur l'autorisation d'occupation temporaire du domaine public délivrée à l'opérateur par la commune concernée.

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 électriques et 3 VAE, du même opérateur, stationnés sur un même emplacement dédié.

En tout état de cause, le stationnement des engins 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. 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.

Les autorisations d'occupation du domaine publique sont soumises à redevance dont le montant est défini par les communes et applicable à chaque engin.

3.2. Zones de circulation

La MEL attache une importance particulière au bon usage de l'espace public, à la cohabitation entre les différents modes de déplacements et à la sécurité des usagers vulnérables.

L'opérateur s'engage à mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour éviter la circulation des engins sur les trottoirs, interdite par le Code de la route.

Des zones de circulation à vitesse limitée (6km/h maximum), dites « slow-zones », doivent être définies avec les communes et la MEL dans les lieux où la cohabitation avec les usagers vulnérables est présente. Des zones d'exclusion particulières peuvent être demandées par l'une des 3 parties (opérateur, MEL, commune) pour des raisons de sécurité, de conservation patrimoniale.

L'opérateur s'engage à empêcher la circulation des engins dans les lieux qui lui sont interdits par le Code de la route.

3.3. Enlèvement et repêchage

L'opérateur s'engage à retirer de la voie publique les engins détériorés ou hors d'état d'usage dans des délais courts. Les engins stationnés dans des lieux pouvant être gênants ou dangereux doivent être déplacés dans les meilleurs délais. En cas de signalement par un utilisateur, par la MEL ou le Maire de la commune l'opérateur s'engage à déplacer ou retirer de la circulation les engins dans un délai de 24 heures.

À défaut d'intervention de l'opérateur dans les délais indiqués ou en cas de retrait de l'autorisation d'occupation du domaine public, 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) pourra faire évacuer l'engin et dans ce cas, sanctionner l'opérateur par une amende.

Concernant le repêchage des engins, les opérateurs doivent se référer au document « *Règles de récupération des trottinettes électriques et des vélos à assistance électrique en libre-service sur les espaces naturels ouverts de la Métropole Européenne de Lille* ».

4. Engagements de l'opérateur

4.1. Caractéristiques des engins

Dans le souci de proposer un matériel robuste, durable et de qualité aux utilisateurs, l'opérateur s'engage à respecter les prescriptions du Code de la route ainsi que les normes françaises et européennes, actuelles et futures. L'opérateur s'engage à modifier sa flotte pour que celle-ci soit toujours en cohérence avec les normes en cours.

L'opérateur s'engage :

- à mobiliser tous les moyens techniques nécessaires afin de proposer un système de bridage des trottinettes électriques à 20km/h et des VAE à 25 km/h, ainsi qu'un bridage à 6km/h dans les slow-zones ;
- à assurer un entretien régulier des engins, en particulier celui des équipements de sécurité ;
- à inciter les utilisateurs à porter les équipements de sécurité obligatoires et recommandés ;
- à équiper ses engins de tous les systèmes de sécurité obligatoires ;
- à inscrire un numéro unique à chaque engin, lisible par tous ;
- à souscrire à une assurance couvrant les utilisateurs en cas de dommages corporels et matériels.

4.2. Qualité du matériel

L'opérateur s'engage à proposer un matériel en bon état de marche à ses utilisateurs. Un système de maintenance préventive et curative est mis en place pour limiter les pannes et les défauts qui pourraient nuire à la qualité du service. L'opérateur s'engage à effectuer l'entretien, les réparations et la maintenance en dehors de l'espace public.

L'opérateur est l'interlocuteur dédié de ses clients : il s'engage à mettre en place en cette qualité un service client joignable, selon les modalités présentées dans son offre, afin de signaler et réparer tout engin endommagé, et ainsi éviter l'encombrement de l'espace public par des engins détériorés ou rendus à l'état d'épave, lequel est incompatible avec une bonne conservation du domaine public et la fluidité due à la liberté de circulation.

L'opérateur est propriétaire des engins associés à son service : il s'engage à ce titre à mettre en place un dispositif pouvant faire face en temps réel aux situations d'usage abusif et déviant de ses engins. L'opérateur indique à ce titre un délai d'intervention sur lequel il s'engage. L'opérateur s'engage à éviter l'abandon de ses engins par ses clients, et à procéder sans délai à l'enlèvement des trottinettes susceptibles d'être concernées.

Soucieux des problématiques de développement durable, l'opérateur propose de mettre en place des mesures sur le réemploi ou le recyclage des pièces ou des engins hors d'usage. Il est informé à ce titre qu'il lui est possible d'avoir recours à des associations ou à des entreprises locales de réparation.

4.3. Responsabilité sociale

L'opérateur emploie le personnel nécessaire, avec une présence locale, en règle avec les obligations sociales qui lui incombent vis-à-vis de ses employés et, le cas échéant, des entreprises qui travaillent pour lui ; et à qui il donne l'instruction de travailler en étroite coordination avec la MEL, 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.

L'opérateur s'engage à désigner et donner à la MEL, 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 la MEL.

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

4.4. Partage de données

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.

La MEL 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.

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 la MEL 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.

La MEL 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.