



REMISAGE SUR LE DOMAINE PUBLIC DE VEHICULES D'AUTOPARTAGE EN BOUCLE EN LIBRE-SERVICE

CHARTRE D'ENGAGEMENT

Objet de la présente charte

La présente charte fixe les engagements demandés par la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise (ci-dessous dénommée « la Communauté urbaine ») à XXX, opérateur de véhicules d'autopartage en libre-service (ci-dessous dénommé « l'Opérateur »), désigné dans le cadre d'un appel à manifestation d'intérêt (AMI).

Cette charte doit être acceptée par l'Opérateur dans son intégralité dans le cadre de l'AMI.

Article 1er – Respect de la charte

L'Opérateur s'engage à respecter l'ensemble des articles de la présente charte. Si la Communauté urbaine constate un manquement à la charte qui n'a pas pu être résolu par les échanges prévus à l'article 7 de la présente, elle le signifie par courrier à l'Opérateur qui a un délai d'un mois à la date de réception du courrier pour apporter une réponse satisfaisante. Sans réponse satisfaisante, l'Opérateur sera considéré comme ne respectant pas la présente charte. La Communauté urbaine peut alors prendre toutes mesures utiles.

Article 2 – Occupation du domaine public et redevance

Afin de pouvoir exercer son activité sur le territoire de la Communauté urbaine, l'Opérateur doit obtenir une autorisation d'occupation temporaire du domaine public délivrée par la Communauté urbaine. La convention, adossée à la présente charte, récapitule le nombre de stations de remisage, leur surface ainsi que leur zone de déploiement (communes concernées).

Avant le lancement du service, afin de s'assurer que le nombre de véhicules déployés n'est pas dépassé et que leur répartition sur le territoire est équilibrée, la Communauté urbaine

souhaite la mise en place d'un système de supervision permettant de localiser l'ensemble des véhicules en temps réel. L'Opérateur s'engage à répondre à cette exigence au plus tard le jour de l'entrée en vigueur du service.

L'autorisation est également soumise à l'acquittement d'une redevance d'occupation du domaine public, dont le mode de calcul est fixé par la Communauté urbaine. Toute évolution du nombre de stations ou du périmètre de déploiement (cf. article 4) entraîne une mise à jour du montant des redevances perçues.

L'Opérateur ne peut utiliser le domaine public défini à l'article 4 qu'en vue d'y stationner ses véhicules d'autopartage en libre-service dans l'attente d'affectation à un client. En cas de manquement à la présente charte (cf. article 1) ou à toute autre exigence portée dans la convention donnant autorisation d'occupation du domaine public délivrée par la Communauté urbaine, cette autorisation d'occupation du domaine public peut être retirée et les véhicules évacués aux frais de l'Opérateur (cf. article 5).

Article 3 – Respect des lois et de la réglementation en vigueur

L'Opérateur se conforme aux lois et règlements en vigueur 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 véhicules déployés (Articles R311-1 du Code de la Route), à exiger de ses utilisateurs qu'ils respectent le Code de la route, tant dans les règles de circulation que dans les équipements nécessaires, et à mettre en place des actions de sensibilisation et de formation à leur destination. Toute modification des règles de circulation ou d'exploitation du service prévue par la loi intervenant durant la durée de la convention doit être intégrée et respectée par l'exploitant.

Article 4 – Zones de déploiement et de stationnement des véhicules d'autopartage en libre-service

La Communauté urbaine attache une importance particulière au bon stationnement des véhicules en libre-service déployées sur le domaine public. Il a donc été décidé de définir des règles que l'Opérateur s'engage, par la signature de la présente charte, à respecter strictement. Ces règles s'appliquent à la fois à la mise à disposition dans l'espace public par l'Opérateur de ses véhicules et au stationnement de ces mêmes véhicules par les utilisateurs en fin de course.

Sur la base de la liste indicative d'emplacements proposés par l'Opérateur avant l'octroi des autorisations d'occupation temporaire de l'espace public, l'Opérateur s'engage à déployer sur le réseau de zones de stationnement défini, des véhicules d'autopartage en libre-service.

Les zones de stationnement sont aménagées et/ou marquées et identifiées par la Communauté urbaine sur l'espace public à ses frais. Ces zones de stationnement accueillent spécifiquement les véhicules de l'Opérateur et sont référencées par la Communauté urbaine sur l'ensemble de ses supports de communication à destination des habitants et salariés de l'agglomération.

Le stationnement des véhicules ne doit jamais entraver la libre circulation des autres usagers de l'espace public, en particulier des piétons et des personnes à mobilité réduite. En ce sens, l'Opérateur veille à ce que le stationnement de ses véhicules 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.

Suivant les points mensuels (cf. article 7), la liste des zones de stationnement ainsi que le périmètre de déploiement du service, peuvent évoluer au cours de l'exploitation sur la base d'un commun accord entre la Communauté urbaine et l'Opérateur. Au regard des données d'usage, des conditions de circulation des véhicules sur le territoire ou encore de

problématiques de dégradation notamment, les parties peuvent proposer la création et/ou la suppression de zones de remisage des véhicules sur l'espace public relevant de la compétence de la Communauté urbaine.

Toute évolution de la flotte doit faire l'objet d'un accord avec la Communauté urbaine. L'évolution du nombre de stations déployées donne lieu à la mise à jour de la convention d'occupation temporaire du domaine public.

Le périmètre de déploiement du service sur le territoire communautaire ainsi que la liste des stations arrêtées à la date de la signature de la présente charte sont joints à la présente.

Aucun type de véhicule ne peut se voir accorder une autorisation autre des véhicules qui relèvent des catégories « M1 » et « N1 », au sens de l'article R311-1 du Code de la Route et qui sont classés Crit'Air 1.

Article 5 – Evacuation des véhicules endommagés ou en panne

L'Opérateur est responsable de l'évacuation des véhicules qui ne sont plus en état de fonctionner et/ou qui entravent la circulation normale des usagers de l'espace public. Il doit ainsi veiller à s'acquitter spontanément de cette tâche et ceci pour toute la durée d'exploitation, en mettant en œuvre des moyens de supervision (géolocalisation des véhicules), de surveillance (alertes sur les dysfonctionnements ou stationnements irréguliers), de communication (réponse et traitement des signalements transmis par la Communauté urbaine, les communes et les utilisateurs) et d'intervention.

Dans le cas où la Communauté urbaine, une commune ou un utilisateur effectue un signalement à l'Opérateur, ce dernier s'engage à déplacer un véhicule mal stationné ou à retirer un véhicule hors d'usage dans les 24h.

A défaut d'intervention de l'Opérateur dans le délai indiqué 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 la Communauté urbaine en vertu de son pouvoir de conservation (article R116-2 du Code de la voirie routière), peut faire évacuer, aux frais de l'Opérateur, le/les véhicules.

Article 6 – Présence, réactivité et exemplarité de l'Opérateur sur le domaine public

L'Opérateur doit faire preuve à la Communauté urbaine qu'il a pris toutes les dispositions et organisations de nature à préserver le bon état de sa flotte de véhicules et le bon ordre dans son déploiement dans l'espace public (cf. articles 4 et 5).

Pour ce faire, il emploie le personnel nécessaire, avec une présence locale, en règle avec les obligations sociales qui lui incombent vis-à-vis de ses employés et des indépendants qui travaillent pour lui le cas échéant ; et à qui il donne l'instruction de travailler en étroite coordination avec la Communauté urbaine, les communes concernées et les forces de l'ordre chaque fois que cela s'avère nécessaire.

L'Opérateur doit également montrer une couverture d'assurance en responsabilité civile de nature à couvrir les dommages causés aux tiers, ainsi qu'une couverture conducteurs fournie par un assureur agréé en France.

Par ailleurs, l'Opérateur s'engage à sensibiliser ses clients, par le biais de supports et opérations de communication adaptés et validés avec la Communauté urbaine, au respect des règles de sécurité pour la circulation de ses véhicules sur la voirie, les bonnes pratiques quant au remisage des véhicules ou encore le respect de leur utilisation et leur non-dégradation.

Article 7 – Disponibilité et dialogue avec la Communauté urbaine

Le dialogue entre l'Opérateur et la Communauté urbaine vise une amélioration continue de la qualité du service et une transparence quant aux intentions des deux parties.

L'Opérateur s'engage à désigner et communiquer à la Communauté urbaine, les coordonnées (e-mail et téléphone portable) d'au moins une personne, responsable local du service, disponible et réactive en cas de besoin, capable d'apporter une réponse dans la journée et de déclencher les interventions afin de respecter les délais mentionnés à l'article 5.

En parallèle, l'Opérateur fournit à la Communauté urbaine les coordonnées téléphoniques d'un service d'astreinte technique, disponible 24h/24 et 7j/7 en cas d'urgence.

L'Opérateur s'engage par ailleurs à se rendre disponible pour des points réguliers avec la Communauté urbaine, à une fréquence a minima mensuelle, afin de présenter les résultats d'exploitation du service et d'étudier en commun les éventuelles évolutions ou mesures à apporter.

L'Opérateur s'engage à respecter tous les engagements pris par la présente charte ainsi qu'à travers les autres documents associés à l'exploitation du service.

La Communauté urbaine s'engage quant à elle à ne pas mettre l'Opérateur en concurrence avec d'autres opérateurs proposant exactement le même type de service sur le territoire communautaire pour toute la durée d'exploitation précisée dans la convention d'occupation du domaine public.

Article 8 – Suivi du déploiement et du fonctionnement du service par la Communauté urbaine

L'Opérateur s'engage à :

- fournir une interface de supervision (article 2 de la présente charte) permettant de connaître en temps réel la localisation de l'ensemble des véhicules déployés sur le territoire ainsi que leur état de fonctionnement ;
- fournir dans un format modifiable (Excel ou base de données), et si nécessaire cartographiable, un rapport mensuel contenant notamment les données précédemment citées qui permettent aux parties, dès le démarrage du projet, de s'assurer de la bonne exécution du service et d'évaluer son fonctionnement. Une liste initiale des données partagées est présente ci-après en article 9. Un accord de confidentialité est signé entre les parties en même temps que la présente charte et la convention qui y est associée. L'Opérateur doit fournir cet accord de confidentialité ;
- fournir un suivi des demandes et signalement reçus de la Communauté urbaine, des communes et usagers. Ce suivi devra être disponible en temps réel et indiquer précisément les réponses apportées, ou à défaut présenter un délai prévisionnel de traitement.

Article 9 – Echanges de données avec la Communauté urbaine

Dans le cadre de l'amélioration des politiques de transport et de mobilité menées à l'échelle de la Communauté urbaine, l'Opérateur s'engage à mettre à la disposition de la Communauté urbaine, un tableau de bord indiquant, a minima :

- le nombre de véhicules déployés en temps réel ;
- le taux d'indisponibilité des véhicules en temps réel précisant le motif (dysfonctionnement, vandalisme...);
- le nombre d'usages du service ventilé par station, par jour, par heure ;
- le nombre d'inscrits au service et leur évolution mensuelle ;

- le nombre d'abonnés et leur répartition pour chaque type d'abonnement ;
- pour chaque trajet effectué dans le cadre du service objet de la présente charte : sa trace GPS, sa distance, sa durée, et le profil sommaire du client (sexe, âge, commune de résidence, etc.), dans le respect du RGPD.

L'ensemble de ces données devra pouvoir être téléchargeable à un format permettant une exploitation par les services de la Communauté urbaine notamment via des outils de SIG (csv, shp...) pour les données pertinentes.

La Communauté urbaine 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.

Pour la Communauté urbaine,
La Présidente,

Pour l'Occupant,

Pour la Commune de _____
Le Maire,