

Relevé des échanges du webinaire France Mobilités Normandie du 30 juin 2022 : « les collectivités faces aux nouvelles tendances de la mobilité durable »

Présentation livreurs à vélo par la DREAL : intervenant Jean-Matthieu Farenc

Le participant d'Intercom Vire au Noireau demande ce qui motive les livreurs à vélo à moins respecter les feux tricolores par rapport aux autres travailleurs vélo ?

Toutes les plateformes travaillent avec des autoentrepreneurs, payés à la course. Seule la plateforme Just eat emploie des livreurs en CDI. Deux causes du non-respect des feux rouges sont induites par cette situation contractuelle

- Contrairement aux travailleurs salariés, ces livreurs, autoentrepreneurs sont peu sensibilisés au sujet de la sécurité routière. Ils n'ont pas ou peu de formations concernant cette thématique. De même, les plateformes ne leur fournissent pas d'équipements type casque ou éclairage.
- La rémunération à la course incite à aller le plus vite possible, quitte à ne pas respecter les feux tricolores.

La DREAL Normandie mentionne rechercher une ou plusieurs collectivités candidates pour co-financer une étude sur la sécurité des usagers en trottinette, qui pourrait ressembler à celles mises en œuvre en direction des livreurs à Vélo. La DREAL compte demander un financement à l'automne.

La CU du Havre mentionne être potentiellement intéressée.

Le participant d'Intercom Vire au Noireau demande s'il existe d'autres types d'appel à projet, notamment pour les territoires ruraux.

Rémi Corget de la DREAL mentionne que la publication des dispositifs État d'une année sur l'autre n'est jamais garantie.

Toutefois, elle espère que le cahier des charges de l'Appel à Projets destiné à financer les aménagements cyclables en Normandie pourrait être publié cet automne. Les résultats 2022 viennent d'être publiés, et le cahier des charges 2023 pourra être similaire à celui de l'AAP2022.

ADEME fait la même réponse pour AVELO et TEN-MOD, dont une nouvelle session pourrait intervenir début 2023.

Intercom Vire au Noireau demande si on connaît la fréquence des accidents.

Il n'existe pas aujourd'hui d'outil ou de procédure de remontée d'information

permettant de recenser l'ensemble des accidents. On ne connaît pas la fréquence des accidents. Seuls les accidents mortels sont connus.

Jean-Jacques Quere de la DDT61 demande si les coursiers sont payés à la course. Cela pourrait expliquer certains comportements limites, en lien avec le statut professionnel.

Effectivement toutes les plateformes payent les livreurs à la course, exception faite de Just Eat. À titre indicatif, une course est rémunérée entre 3,5€ et 5,5€. La rémunération est fonction de la distance. Des primes sont octroyés par certaines plateformes en cas d'intempéries.

Dans le cas de Just Eat, les livreurs sont payés 10 € de l'heure. La mutuelle, la prévoyance, le vélo et les équipements de sécurité sont pris en charge par l'entreprise.

Jean-Marc Gohier de l'ADEME mentionne que l'accidentologie des livraisons scooters était importante avec accident grave, et demande si ces 2 modes de livraisons ont été comparés du point de vue du risque.

L'usage de véhicule motorisé (scooter, moto, voiture) nécessite légalement l'obtention d'une « licence de transport intérieur » d'exercice du transport routier de marchandises. Hors dans la très grande majorité des cas, les livreurs de plateformes qui utilisent des scooters n'en possède pas, leur activité de livraison est donc inégale.

L'étude ne s'est pas attardée sur ces usages motorisés, si ce n'est dans l'optique de comprendre le passage d'un mode à l'autre. Les résultats ne sont pas encore disponibles.

Présentation de la FP2M : intervenant Jocelyn Loumeto

Participant de Intercom de la Vire au Noireau s'interroge sur la répartition géographique des enquêtés de la FP2M.

Monsieur Loumeto indique qu'il s'agit bien du territoire national.

Le nombre de personnes suivies (650) est insuffisant pour envisager des exploitations régionales.

Participant de la DDTM27 s'interroge sur l'impact sécuritaire des ruptures des continuités cyclables

Monsieur Loumeto de la FP2M répond que les ruptures de continuités pour l'instant n'ont pas d'impacts particuliers sur l'accidentologie mais plutôt sur les usages. L'intervenant relève également beaucoup d'incompréhension des utilisateurs de EDPM du fait que les routes hors agglomération (notamment à vitesse limitée à 70 km/h) ne sont pas interdites aux vélos qui sont, pourtant, sur les mêmes moyennes de vitesse. Cette interdiction est plus un frein à leur pratique et une source d'irritation que de sécurité.

Présentations LHSM et SQY trottinettes : intervenants Adrien Verdière et Roland Anemian

Participant de la CDVIA demande comment la CH LHSM envisage d'accompagner le changement d'opérateur à la fin du contrat ? (changement de matériel qui générera des contraintes de maintenance, de conduite pour les usagers, changement d'application qui devra nouveau être prise en main par les usagers,) ?

En cas de changement d'opérateur ou d'arrêt du service, l'opérateur a un délai pour retirer ses engins. Ce n'est pour l'instant pas d'actualité.

SQY répond dans le même sens, dans un contexte où toutefois l'opérateur bus va changer, et où le service trottinette pourrait rejoindre une future DSP (Délégation de Service Public) globale.

La question de faire le lien avec les collectivités voisines, qui ont aujourd'hui le même opérateur, pourra se poser.

Participant de Intercom de la Vire au Noireau demande à la CU LHSM les emplacements prévus à la remise des trottinettes sont vraiment respectés, et si Lime a modifié son offre pour le territoire, car par défaut il permet de déposer les trottinettes n'importe où. Les patrouilleurs sont-ils des agents de SQY ?

Participant de la DDTM27 demande si l'utilisation intensive et soudaine au Havre a été accompagné par des contrôles de sécurité plus récurrents et dédiés à ces Lime

Participant de la Roue Libre demande comment améliorer les dépôts sauvages sur trottoirs et pistes cyclables, et si on dispose de données à ce sujet

L'intervenant de SQY répond qu'un numéro dédié a été mis en place, et la police municipale formée. Toutefois l'essentiel est que l'opérateur passe souvent : même si l'utilisateur continue de payer pour une trottinette mal garée, cela ne suffit pas. Les patrouilleurs travaillent pour l'opérateur, et non à la collectivité. Une baisse du nombre de patrouilleur liée à une épidémie de covid parmi les salariés s'est vu tout de suite.

LHSM mentionne que le stationnement est plutôt bien respecté. LHSM confirme que la police municipale a fait de nombreuses actions de prévention, pendant quelques mois, puis est passée à la verbalisation.

LHSM précise que la collectivité ne prend rien à sa charge, mis à part la signalisation des zones de stationnement. Le seul aspect contractuel est la convention d'occupation du domaine public. Il ne s'agit en aucun cas d'une DSP.

Participant de Intercom de la Vire au Noireau demande si la flotte est gérée en régie ou directement par Lime, et si quelle est la répartition des trottinettes sur le territoire

La flotte est gérée par Lime. La répartition des trottinettes est mentionnée dans la

présentation.

Participant de la DDT61 demande à l'intervenant du Havre de préciser la mention dans sa présentation du traitement des giratoires.

L'intervenant de LHSM répond que dans le cadre de leurs trajets, les usagers peuvent voir besoin de traverser une route départementale. Pour limiter le risque d'avoir des trottinettes en transit sur les routes départementales tout en maintenant la possibilité de passer d'une rive à l'autre, la Cu du Havre et le Département de Seine-Maritime ont décidé de neutraliser dans l'application les zones en sortie de giratoire et de permettre uniquement l'usage de l'anneau et les deux entrées/sorties autorisées. Concrètement, si un usager tente de prendre la départementale depuis l'anneau, sa trottinette est automatiquement désactivée.

Participant de Intercom Vire au Noireau demande aux deux collectivités s'il y a beaucoup de dégradations des trottinettes, et comment cela est pris en compte dans la convention avec l'opérateur. Une caution est-elle demandée aux usagers.

Au Havre, d'après l'opérateur, peu de dégradations sur le parc mis en service. Dans tous les cas, il appartient à l'opérateur de gérer la maintenance et l'éventuelle dégradation du parc. Le seul lien contractuel est la convention d'occupation du domaine public : mise à disposition de l'espace public contre redevance. Pour le reste, l'opérateur LIME traite directement sa relation commerciale avec ses clients.

A Saint-Quentin en Yvelines, il y a peu de vandalisme (moins de 40 en un an sur les 1000 déployées). L'opérateur s'est engagé sur un taux de disponibilité des trottinettes, et c'est cet indicateur que la collectivité suit. Au final, peu importe de savoir si les trottinettes ont été retirées pour vandalisme, maintenance corrective ou préventive, ou par manque de charge. Il n'y a pas de caution demandée à l'utilisateur : en pratique, il est difficile de savoir si la trottinette a été dégradée par son dernier utilisateur ou par un passant. Mais comme pour les autres sujets, cela relève des conditions générales d'utilisation de l'opérateur plus de la collectivité, qui ne peut qu'encadrer les règles à travers son appel à candidatures et la convention d'occupation du domaine public qui en découle.

Participant de la roue libre mentionne une limite de la trottinette peu évoquée qui montre la complémentarité du vélo/VAE à installer dans les usages : le transport d'enfants et de colis est dangereux en trottinettes, plus aisés à vélo.

Post réunion, l'intervenant de la FP2M mentionne que si le transport d'enfant en trottinette est totalement interdit et dangereux, la question du transport de marchandises est susceptible d'évoluer dans l'avenir. Le transport de marchandise est aujourd'hui interdit mais pas forcément dangereux puisqu'il existe des engins conçus avec des adaptations de port de marchandise. En Espagne, cette notion d'EDPM logistique devrait fortement se développer car la réglementation donne des critères techniques très précis pour les engins « cargos »

Intervenant de la FP2M mentionne que la fédération recommande fortement aux collectivités de faire des opérations d'information et sensibilisation avant les déploiements et , évidemment pendant. Non seulement on informe les usagers mais en plus on désamorce beaucoup de craintes. Avec le programme Mobiprox 162 interventions partout en France ont été réalisés, et ont montré que la sensibilisation était vraiment nécessaire. Le programme Mobiprox est actif jusqu'à fin 2022 et il est possible d'envoyer une équipe sur vos territoires, avec des ambassadeurs formés. L'opération est gratuite pour les collectivités (dispositif CEE) mais elle nécessite une forte implication de leur part.

Participant de la roue libre demande si la sensibilisation est faite en partenariat avec des assos de la FUB sur certains territoires, sur les thématiques usages et code de la route vue des guidons .

Intervenant de la FP2M mentionne qu'il y a des nombreux acteurs de sensibilisation spécifiques. L'association prévention routière (notamment pour le public jeune), mais aussi Tworoule, Mwheel, etc.

Intervenant de SQY mentionne que les actions de sensibilisations en cours intègrent bien des acteurs du vélo. C'est naturel car les différents usagers utilisent les mêmes aménagements.

Participant de Intercom de la Vire au Noireau indique que la ville de Paris a connu plusieurs changements d'opérateurs, et demande aux collectivités si elles disposent de retours d'expérience à ce sujet.

A la connaissance de l'intervenant de SQY, la Ville de Paris n'a pas changé d'opérateurs pour les trottinettes et en est toujours à son premier appel à candidatures, qui en a sélectionné 3 (à SQY, un seul opérateur a été retenu, pour massifier). Elle est simplement passée d'un système non encadré par un système encadré par un appel à candidatures.

Un changement d'opérateur est toujours compliqué, mais cela se fait déjà sur l'exploitation des bus (en province, car à SQY, c'est la première mise en concurrence !) et sur les vélos (Vélib à Paris a connu un changement d'opérateur compliqué). L'essentiel est prévoir une période de préparation importante en encadrant bien les obligations de l'opérateur en place et de celui à venir. C'est notamment pour éviter les problèmes que SQY a elle-même réalisé les stations.

Liens mentionnés dans le chat :

- L'étude DREAL sur la quantification du phénomène des livreurs à vélo : <https://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/les-coursiers-a-velo-en-normandie-a4644.html>
- les résultats de l'AAP 2022 <https://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/resultats-de-l-appel-a-projets-amenagements-a4772.html>
- webinaire sur le sujet de l'accompagnement des collectivités sur les aménagements cyclables, en 2021 : <https://www.francemobilites.fr/actualites/retour-sur-webinaire-politique-cyclable-panorama-des-accompagnements-en-normandie-du-18>