Lausanne

Finances et mobilité
Culture et développement urbain

Réponse de la Municipalité

à l'interpellation de M. Filippo Rivola
déposée le 13 septembre 2017

« O tempora, O mores, OBike ! »

Rappel de l'interpellation

« Depuis quelques semaines, un nouvel acteur de la mobilité a fait son apparition en Suisse. Il s'agit de l'entreprise oBike, qui propose des vélos en libre-service qui peuvent être emprunté via une application pour Smartphones. Contrairement aux systèmes de partage de vélo actuellement présents dans nos villes, oBike a la particularité de ne pas disposer de stations fixes où l'on peut emprunter ou laisser son vélo. L'usager localise le vélo le plus proche sur son smartphone, prend possession dudit vélo et le stationne à l'endroit de son choix. La prestation est par la suite facturée selon la durée d'utilisation du vélo. Ce système présente ainsi l'avantage de laisser une plus grande liberté à l'usager, qui n'est plus contraint de ramener le vélo à une station fixe.

Une incitation à la mobilité douce est certes louable et correspond aux volontés affichées par Lausanne, néanmoins, quelques questions restent ouvertes. OBike a débarqué en ville de Zurich sans prévenir les autorités communales, qui ont été mises devant le fait accompli. Des parkings vélos très prisés par les habitants ont été entièrement accaparés par les vélos d'oBike, obligeant de nombreuses personnes à devoir garer leur bicycle en dehors des endroits officiels. Des vélos d'oBike ont été jetés dans le lac ou abandonnés au milieu de parcs et zones vertes. De plus, la topographie lausannoise contribue à un phénomène de concentration des vélos en location à certains endroits. Des nombreux usagers ont tendance à emprunter des vélos pour aller du centre-ville, ou depuis le campus de Dorigny, vers la station d'Ouchy. En revanche, peu de personnes empruntent de vélos pour le parcours inverse. Régulièrement, les gestionnaires de ces réseaux de partage doivent récupérer des vélos à Ouchy pour les distribuer dans d'autres stations en ville. Or, oBike ne prévoit aucun service de ramassage de vélos. Il y a donc le risque de voir certains parkings à vélo être occupés en permanence par des vélos d'oBike, ne laissant plus de place pour les autres adeptes de la petite reine. OBike, fait également une concurrence déloyale envers les acteurs habituels comme Publibike, qui eux doivent passer par des demandes d'autorisation et respecter des procédures précises. C'est sur la base de ces constats que la Ville de Berne a déjà fait savoir qu'elle ne tolérerait pas l'arrivée de ces vélos sans qu'il y ait une autorisation préalable. D'autres villes ont également fait part de leur intention d'imposer des règles. »

Introduction

Le modèle d'affaire d'oBike repose sur le principe du vélo sharing sans station fixe. Le concept consiste à mettre en location des vélos déposés à différents endroits de la ville, sans prévoir des zones de stationnement réservées à l'usage d'oBike ; il revient à l'utilisateur potentiel d'activer une application pour smartphone ainsi qu'un GPS pour louer, respectivement localiser un vélo.

L'entreprise singapourienne a approché officiellement plusieurs villes suisse qui ont soit refusé de délivrer une autorisation, comme Lucerne et Berne, soit accepté en imposant toutefois un contingent, comme Zurich, qui a exigé dans un second temps de réduire la flotte de 900 à 450 vélos, ou Winterthour qui a autorisé l'arrivée de 150 vélos.

Ce nouveau modèle d'affaires soulève de nombreuses problématiques, le cadre juridique actuel étant taillé sur le modèle classique de la location de vélos en libre-service (VLS), notamment :

- l'usage du domaine public, l'entreprise ne louant pas d'espaces permettant de parquer ses vélos ;
- le rééquilibrage géographique de la flotte (risque d'importantes concentrations de vélos au bas de la ville sur le domaine public, entravant ainsi l'usage de la voie publique dans les zones fréquentées en été, comme Ouchy), l'entretien des vélos et le débarras des épaves (ramassage et taxe d'élimination), l'entreprise n'ayant aucun représentant sur place.

Le développement de solutions VLS sans station s'inscrit dans la politique de mobilité durable de la Municipalité. Cependant, afin d'éviter l'instauration de modèles d'affaire susceptibles de créer une distorsion de la concurrence, elle a décidé de délivrer des permis gratuits de stationner sur le domaine public (dans les limites légales), à toute entreprise qui s'engage à respecter les conditions-cadres ci-dessous :

- un parc de vélos comprenant un minimum de 50% de vélos à assistance électrique ;
- la nomination d'une personne de contact au sein de l'entreprise ;
- l'exploitation d'une helpline ;
- la participation active à la lutte contre les vélos mal stationnés ;
- la fixation, en commun accord, du contingent autorisé ;
- la garantie d'un entretien correct afin de garantir des vélos en bon état de marche ;
- l'absence d'accumulation régulière de vélos sur le domaine public ;
- le respect de la protection des données et des consommateurs ;
- la mise à disposition des données en possession de l'entreprise en vue d'affiner les infrastructures et la stratégie de mobilité.

Ces exigences respectent le règlement général de police de la Commune de Lausanne (RGP). Ainsi, la Municipalité est en droit d'édicter les dispositions réglementaires nécessaires pour assurer le contrôle des activités commerciales et éviter que ces dernières ne portent atteinte à l'ordre, à la tranquillité, à la santé, à la moralité et à la sécurité publique (art. 110 RGP). Rappelons également que toute personne qui se propose d'exploiter un commerce permanent dans la commune doit l'annoncer préalablement à la direction concernée (art. 112 RGP).

De plus, le RGP prévoit que tout usage du domaine public ou assimilé (= domaine privé communal affecté à l'usage commun) doit faire l'objet d'une demande d'autorisation préalable, que l'activité commerciale soit permanente ou temporaire (art. 81 et 82).

Réponses aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

Question 1 : La Ville de Lausanne a-t-elle connaissance d'une possible arrivée d'oBike sur son territoire ? Si oui, des contacts ont été déjà pris avec cette entreprise ?

A ce jour, la Municipalité n'a eu aucun contact formel avec cette entreprise. Les services de la Ville ont renseigné à plusieurs reprises la société oBike au cours de l'été 2017, ce qui a permis de sensibiliser cette dernière aux spécificités topographiques lausannoises ainsi qu'aux problèmes résultant d'une absence d'assistance électrique sur les vélos et/ou de rééquilibrage de la répartition des vélos sur le territoire.

Question 2 : Est-ce que la Ville considère que les vélos d'oBike doivent être soumis à une autorisation préalable ? Si oui, quels critères devraient être respectés ?

Comme présenté en préambule, la Municipalité a adopté des conditions-cadres qui permettent d'encadrer les activités des systèmes de VLS sans station, compatibles avec les solutions existantes.

Question 3 : Comment la Ville compte gérer la cohabitation entre les différents systèmes de partage de vélos ?

Lausanne a été la première ville en Suisse à disposer d'un réseau de bike sharing, Publibike ; ce dernier vient de moderniser ses stations et de les doter d'une importante flotte de vélos électriques.

Comme présenté en préambule, la Municipalité est favorable à toute initiative qui permet de développer l'offre du VLS. Afin d'éviter l'instauration de modèles d'affaire susceptibles de créer une concurrence déloyale, elle a adopté des conditions-cadres compatibles avec les solutions existantes. Elle est d'avis que l'arrivée d'un système respectant ces dernières pourrait créer une saine concurrence et améliorer l'offre actuelle.

Question 4 : Comment la Ville entend régler le problème de l'occupation de l'espace public engendré par l'arrivée d'obike ?

Comme présenté en préambule, la Municipalité a adopté des conditions-cadres qui permettent d'encadrer les activités de tout système de VLS sans station.

Question 5 : Dans le cas où des vélos devaient être abandonnés dans la nature (parcs, forêts, lac, etc.) ou de façon non conforme à l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (par exemple non respect de l'espace de 1,5 mètres au minimum sur les trottoirs), à qui reviendrait la facture ?

En cas d'abandon de vélos dans la nature ou sur la voie publique, la Ville appliquerait le principe général du pollueur payeur et du perturbateur qui permet de rechercher la responsabilité de quiconque contrevient aux normes de prévention en matière de pollution ou de sécurité publique et facturerait les coûts à oBike.

Le RGP prévoit à son article 84 que la voie publique sert principalement à la circulation publique, c'est-à-dire au déplacement des piétons et à celui de tous moyens de locomotion routiers, ainsi qu'à leur stationnement temporaire. L'article 85 RGP indique que tout usage de la voie publique qui excède les limites fixées à l'article 84, notamment toute installation ou dépôt entrepris sur la voie publique, est soumis à autorisation préalable.

Dès lors que la société oBike exercerait sans autorisation délivrée par la Commune, la Municipalité pourrait, conformément à l'article 86 RGP :

- en cas d'urgence, mettre immédiatement fin à l'usage illicite et charger les services communaux de remettre les lieux en état (évacuation des vélos occupant la voie publique ou ses abords), aux frais et aux risques de la société oBike, ou
- ordonner la cessation de l'usage illicite et impartir un délai pour la remise en état des lieux et l'évacuation des vélos stationnés. A défaut d'exécution dans le délai imparti, les services communaux remettraient également les lieux en état en évacuant tout ce qui occupe la voie publique ou ses abords, aux frais et aux risques du contrevenant.

Question 6 : En cas d'arrêt du service fourni par oBike, dans quelle mesure la Ville pourrait contraindre l'entreprise à récupérer leurs vélos ?

La réflexion serait identique à celle décrite sous la réponse à la question 5.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de Monsieur l'interpellateur.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne le 29 mars 2018.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Grégoire Junod

Le secrétaire :
Simon Affolter

MUNICIPALITÉ DE LAUSANNE