



AVIS

Projet d'ordonnance relative au cyclopartage en flotte libre

18 janvier 2018

Demandeur	Ministre Pascal Smet
Demande reçue le	14 décembre 2017
Demande traitée par	Commission Aménagement du territoire- Mobilité
Demande traitée le	9 janvier 2018
Avis rendu par l'Assemblée plénière le	18 janvier 2018

Préambule

Le cyclopartage se définit comme un service où des véhicules de cyclopartage (vélo, vélo électrique, cyclomoteur, moto) sont mis à disposition de plusieurs utilisateurs pour des déplacements occasionnels, où le véhicule de cyclopartage est entreposé après chaque usage, pour un autre utilisateur. Le cyclopartage est dit en flotte libre lorsque les véhicules sont mis à disposition notamment sur la voie publique et où il n'y a aucune limite pour amener ou emmener ces véhicules dans des parkings réservés.

L'objectif de ce projet d'ordonnance est de définir un cadre légal afin que ce système de partage puisse se développer tout en limitant l'impact sur l'espace public, l'environnement, la sécurité routière, la santé publique et en assurant la protection du consommateur.

Pour ce faire, le projet d'ordonnance prévoit de soumettre les opérateurs à l'obtention préalable d'une licence.

Avis

1. Considérations générales

1.1 Cadre réglementaire

Le Conseil souligne positivement la volonté du Gouvernement de prévoir un cadre évolutif pour le cyclopartage en flotte libre qui tienne compte de l'impact sur l'espace public, sur l'environnement et la santé, la sécurité routière, ... Ce cadre doit permettre de limiter les potentiels effets négatifs qui peuvent être liés à ce type de système.

Le Conseil constate qu'un certain nombre d'éléments doivent encore être déterminés dans un arrêté d'exécution, il demande donc de pouvoir être également consulté sur celui-ci afin d'avoir une vision globale sur le cadre final.

1.2 Cyclopartage en flotte libre versus Villo!

Le Conseil entend bien que le système Villo! est une concession de service public concédée par la Région de Bruxelles-Capitale à JCDecaux suite à un appel d'offre et que cette concession court jusqu'en 2026 (il estime d'ailleurs qu'il aurait lieu d'envisager à l'avenir des durées de concessions plus courtes afin de mieux pouvoir tenir compte des évolutions technologiques et techniques rapides dans le domaine de la mobilité).

Le Conseil constate que cette concession ne permet pas d'appliquer les mêmes règles d'encadrement pour le système Villo! et pour le système de cyclopartage en flotte libre. Il lui semble pourtant que les opérateurs des deux systèmes opèrent sur le même marché et que dans ce contexte ils devraient être soumis aux mêmes contraintes. Le Conseil demande à tout le moins que les pouvoirs publics s'engagent à faire respecter par Villo! les contraintes que lui impose sa concession.

Pour le Conseil, l'objectif des opérateurs (tant cyclopartage en flotte libre que Villo!) doit avant tout être d'améliorer la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale.

En effet, même si le **Conseil** peut comprendre que la publicité sur les véhicules et les notifications via l'application constituent une partie des revenus des opérateurs, il estime que celles-ci doivent rester raisonnables et proportionnées. De plus, il faut éviter que les véhicules mis en partage soient de mauvaise qualité et servent uniquement comme support publicitaire transformant ainsi les utilisateurs en « panneaux » publicitaires ambulants.

En outre, le contenu des publicités doit rester cohérent notamment par rapport aux questions relatives à la mobilité (ex : pas de publicité pour des véhicules propulsés par des moteurs fonctionnant aux combustibles fossiles) et les véhicules ne doivent pas avoir un impact visuel négatif dans l'espace public.

Le Conseil note, enfin, qu'en la matière Villo! et le système de cyclopartage en flotte libre ne sont pas soumis aux mêmes règles, ce qu'il regrette.

Un autre exemple est celui de l'obligation d'une assurance au profit des utilisateurs du cyclopartage en flotte libre (exposé des motifs, article 4). À cet égard, **le Conseil** fait remarquer que dans le cas des Villo!, il suffit d'être titulaire d'une assurance de responsabilité civile. Il demande donc qu'il en soit de même, pour les vélos du moins, dans le système de cyclopartage et qu'il ne faut pas imposer une assurance supplémentaire.

1.3 Les conditions d'obtention de la licence

Le Conseil s'interroge sur ce que le Gouvernement considère comme « émissions négligeables » (Chapitre 2, article 3 §3). Il rappelle la nécessité d'une réduction importante des pollutions atmosphériques sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Conseil demande que le législateur lie l'obtention de la licence à des conditions de qualité des vélos proposés, ainsi qu'à un plan d'entretien, réparation et recyclage des vélos. À l'heure actuelle, ces vélos sont produits avec des matériaux de basses qualités ce qui a des conséquences tant sur la sécurité des usagers, sur le respect du matériel par les usagers, que sur la durée de vie de ces vélos. Il est donc important de responsabiliser tant les entreprises que les utilisateurs sur le respect et l'entretien du matériel. De ce fait, la Région évitera (comme c'est actuellement le cas en Chine par exemple) de devoir faire face à des cimetières de vélos sur son territoire et de devoir traiter une quantité importante de déchets (Chapitre 2, article 4).

Le Conseil s'interroge sur la pertinence de prolonger la licence d'un opérateur si celui-ci ne respecte pas une des conditions nécessaires de l'article 4. En effet, il n'est pas pensable de prolonger d'un an un opérateur qui ne respecterait pas la sécurité routière ou la protection des consommateurs.

1.4 Open data

Le Conseil constate que l'exposé des motifs, en son article 4, prévoit un certain nombre de potentielles conditions relatives aux licences dont l'imposition de certaines obligations en matière d'open data et de data sharing.

Il souligne positivement cet aspect qui s'inscrit dans le cadre d'une politique smart city et qui permet de dresser une meilleure connaissance des habitudes de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale vu le manque de données statistiques récentes. **Le Conseil** souhaite toutefois que l'ordonnance précise clairement quelles sont les obligations attendues en la matière de la part des opérateurs afin de ne pas les mettre devant le fait accompli.

Il insiste également sur le respect des questions relatives à la vie privée dans le traitement de ces données.

*
* *

