
AVIS

**Projet d'arrêté du Gouvernement de la
Région de Bruxelles-Capitale portant
exécution de l'ordonnance du
29 novembre 2018 relative au partage de
modes de transports partagés en flotte libre
constituant une alternative à la voiture**

Demandeur	Ministre Elke Van den Brandt
Demande reçue le	21-11-22
Avis adopté par le Conseil de l'Environnement le	20-12-22

Préambule

Le 21/11/2022, le Conseil de l'Environnement (ci-après « le Conseil ») a été saisi d'une demande d'avis sur le projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant exécution de l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative au partage de modes de transports partagés en flotte libre constituant une alternative à la voiture.

L'ordonnance du 29 novembre 2018 relative au partage de modes de transports partagés en flotte libre constituant une alternative à la voiture, ainsi que l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 17 janvier 2019 portant à exécution ladite ordonnance, règlent actuellement la question des modes de transports partagés comme alternative à l'automobile. L'arrivée de nombreux opérateurs sur le marché et une offre de plus en plus importante de différents modes de transports (vélos, trottinettes et scooters) ont engendré une pression forte sur l'espace public, ainsi qu'une fréquence d'accidents non négligeable.

En application de ses objectifs de mobilité et des différents principes découlant du plan Good Move, le Gouvernement souhaite, par le texte soumis pour avis, mettre en œuvre les améliorations suivantes :

- La régulation de l'accès au marché impliquant la limitation du nombre d'engins par type de licence ;
- Une évaluation des opérateurs sur la base d'indicateurs de performance et de la conformité de leurs services avec les règles établies ;
- Une vitesse adaptée pour les véhicules de cyclopartage afin de réduire les risques liés à la sécurité routière ;
- Une définition claire du stationnement gênant ou dangereux servant de référentiel pour le contrôle-sanction ;
- Une redevance annuelle pour l'occupation de l'espace public permettant aux autorités publiques de financer le déploiement des *dropzones* sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Avis

1. Considérations générales

Le Conseil salue l'intention du Gouvernement d'agir contre la pression sur l'espace public et le risque d'accidents que représentent les différents modes de mobilité partagée. Cependant, il estime que cet arrêté d'exécution répond insuffisamment aux différents problèmes présents en rue.

Premièrement, **le Conseil** remet en question la durabilité de ces modes de transport. Sur base de quels critères a été fait le calcul de leur efficacité énergétique ? **Le Conseil** estime que, dans la prise en compte de l'aspect électricité verte pour les conditions d'octroi des licences aux opérateurs, l'évaluation ne peut pas se limiter à l'énergie primaire mais doit également porter sur l'énergie grise de production, de transport et de recyclage.

Il semble, aux yeux **du Conseil**, que la place des modes de mobilité partagée dans le trafic n'est pas remise en question. Les trottinettes notamment ont remplacé des trajets qui, auparavant, se faisaient à pied¹, et ne représentent pourtant pas un mode de déplacement actif. En application du principe STOP et des objectifs Good Move, ne faudrait-il dès lors pas en décourager l'usage ? Par exemple, à Paris, l'interdiction de certains modes de mobilité partagée a été envisagée.

Le Conseil émet également deux propositions supplémentaires : la nécessité de disposer de statistiques sur l'utilisation et les utilisateurs, ainsi que la nécessité de rendre accessible toutes ces données par le biais d'un observatoire public. Cet observatoire pourrait également publier le « classement » des opérateurs (selon les conditions de travail de leurs employés, le taux d'accidents, l'indice de réparabilité des véhicules, etc.), y compris les documents contenant les critères et les conditions d'exploitation et les attestations démontrant que les opérateurs y répondent.

Le Conseil s'interroge par ailleurs quant à l'affirmation que les services de cyclopartage « *sont désormais entrés dans les habitudes des citoyen.ne.s* ». Au-delà du nombre de locations quotidiennes (60.000) évoqué et considéré comme étant suffisant pour soutenir une telle affirmation, **le Conseil** réitère qu'il faudrait des chiffres précis concernant l'usage des services de cyclopartage en Région de Bruxelles-Capitale. **Le Conseil** fait les constats suivants :

- Des chiffres produits par le SPF Mobilité et Transports concernant l'usage des trottinettes en Belgique indiquent que les trottinettes électriques partagées sont très largement utilisées de manière occasionnelle : quelques jours par mois (59,5%) et quelques jours par an (30%)² ;
- Des travaux ont montré que l'opérateur Lime ne couvrait en juin 2020 que 18% du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale (30% de la population), bien que la couverture ait été élargie depuis³ ;
- Le prix de ces services (3,5€ pour un trajet de 3 km) exclut de fait de nombreux Bruxellois.

Dropzones

Le Conseil recommande que les *dropzones* soient installées de façon qualitative tant d'un point de vue de leur localisation en rue que de leur aménagement, et ce en cohérence avec les autres zones de parkings pour vélos (partagés). Ces *dropzones* ne peuvent pas être installées sur les places de stationnement de vélos, sur les trottoirs ou dans les zones piétonnes : l'espace des cyclistes et des piétons doit être préservé.

Le Conseil remarque que le concept des *dropzones* manque de précision. La distinction entre les différentes zones instaurées par l'ordonnance n'est pas claire dans le projet d'arrêté ; cette catégorisation des zones devrait y figurer. **Le Conseil** s'interroge également quant à la non-généralisation des *dropzones* sur l'ensemble du territoire régional. Comment est motivée la décision de préserver la possibilité de garer les véhicules (vélos, trottinettes, etc.) partout dans certaines rues ou certains quartiers ? De quelles zones s'agira-t-il et quel sera le rôle de la Région et des communes dans leur désignation ?

¹ 72,9 % des personnes interrogées utilisant les « micro-mobilités » recouraient précédemment au TC (58,1%) ou à la marche (14,8%). SPF Mobilité et Transports, « Micromobilité en Belgique. Résultats complets », p. 13.

² SPF Mobilité et Transports, « Micromobilité en Belgique. Résultats complets », 2020, p. 10.

³ Frédéric Dobruszkes, « Mobilité et (in)justice sociale » dans Choisir la ville, mobiliser ses ressources, Actes de la 52^{ème} École urbaine de l'ARAU, 2021, p. 47.

Des statistiques sur les utilisateurs et leurs trajets (relevées ci-dessus) sont nécessaires pour la détermination de l'emplacement et la taille des *dropzones*. Une grande partie des trajets de mobilité partagée servent à combler la distance entre un arrêt de transport en commun et une destination finale, particulièrement en proximité de campus d'enseignement. Ces statistiques indiqueraient le besoin en aménagement de places de stationnement.

2. Considérations article par article

Article 5

Le Conseil souhaite avoir accès aux documents contenant les conditions d'exploitation.

Le Conseil estime qu'il y a trop peu d'exigences en matière de durabilité et de durée de vie des véhicules. Quels critères seront utilisés ? Est-ce que l'implication de (sous-)sous-traitants, se déplaçant dans des véhicules à combustion fossile, sera prise en compte ?

Le Conseil s'interroge quant à la « *connaissance minimale sur l'impact du cyclopartage en termes de mobilité* ». Quelle est cette connaissance minimale ?

Article 7

Le Conseil réitère sa demande selon laquelle les données récoltées par les opérateurs soient non seulement communiquées à l'administration mais également aux utilisateurs concernés.

Les exigences pour le plan d'approche relatif au point f) de l'article 7 ne sont, aux yeux **du Conseil**, pas claires. En matière de déplacement des véhicules, les exigences doivent être strictes. Le projet d'arrêté devrait fixer des normes en matière de « durabilité », alors qu'en l'état, il prévoit uniquement que les opérateurs fournissent « *une explication sur le cycle de vie du véhicule et de la batterie* ».

Article 21

Le Conseil estime qu'un véhicule de cyclopartage stationné sur un emplacement pour vélos (particuliers) doit être considéré comme étant une violation des règles de stationnement. Pour pouvoir être considéré comme étant bien stationné, le véhicule devrait être éteint correctement.

Article 25

Le Conseil s'interroge quant au calcul ou à la détermination de la « demande locale », qui n'est pas explicitée dans le projet d'arrêté.

Article 26

Le Conseil s'interroge quant à l'abrogation de l'article 26. Il aimerait pouvoir disposer du guide de mise en œuvre visé par cet article, puisqu'il aiderait à examiner ce projet d'arrêté.

Article 30

Le Conseil estime qu'un délai de 12 heures pour déplacer un véhicule stationné de façon dangereuse ou gênante est trop long. Cela implique que l'usage de l'espace public est entravé ou même rendu impossible (pour des PMR sur un trottoir étroit) pendant une demi-journée.

Article 36

Sur base de quelles données et analyses sera fixé le nombre de véhicules de cyclopartage qu'un opérateur est autorisé à proposer simultanément à l'utilisation ? L'objectif du Gouvernement est-il de diminuer le nombre de véhicules ? Quelle sera la procédure par laquelle le Ministre pourra modifier ces plafonds ? **Le Conseil** rappelle que la problématique des trottinettes est urgente : la régulation de leur nombre en rue doit pouvoir se faire avant mars 2024 (date d'entrée en vigueur prévue pour les limites maximales).

Article 37

Le Conseil souhaite avoir une vue sur l'importance relative des critères utilisés pour le classement des opérateurs. Quels critères sont les plus (ou les moins) déterminants pour le classement ? Est-ce qu'un opérateur employant uniquement des étudiants ou des personnes par intérim pourrait se retrouver en tête du classement ?

Le Conseil propose que le critère n° 8, relatif à la proportion de CDI au sein du personnel de l'opérateur, soit également d'application pour les sous-traitants.

Toutes les données utilisées pour le classement devraient être rendues publiquement accessibles, y compris le pourcentage d'employés engagés sur la base d'un CDI. Ces données peuvent influencer (de façon positive) le choix des utilisateurs pour un certain opérateur plutôt qu'un autre.

Au niveau de l'évaluation du taux de rotation, **le Conseil** souhaite attirer l'attention sur des opérateurs qui pourraient potentiellement vouloir maximiser leur taux de rotation sans veiller à la bonne utilisation de la flotte.

Article 47

Le Conseil s'interroge quant aux montants des redevances annuelles. Comment ont-ils été fixés ? Sont-ils suffisamment importants par rapport à l'impact négatif que les véhicules de cyclopartage entraînent actuellement pour les pouvoirs publics et les différents usagers de la route ? Il estime que ces redevances doivent pouvoir couvrir *a minima* l'intégralité des coûts que le déploiement et la régulation des « micro-mobilités » engendrent pour les autorités publiques, y compris l'engagement prévu (8 ETP). Les coûts liés à l'aménagement des *dropzones*, qui faciliteront la collecte et la recharge des véhicules, devraient eux aussi être à charge des opérateurs.

*

* *