
AVIS

**Projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de
Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du
Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du
13 juillet 2023 portant exécution de l'ordonnance du
29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de
transport partagés en flotte libre alternatifs à
l'automobile**

Demandeur	Ministre Elke Van den Brandt
Demande reçue le	05-09-24
Avis adopté par Le Conseil de l'Environnement le	03-10-24

Préambule

Le 05/09/2024, le **Conseil de l'Environnement**¹ (ci-après « Le Conseil ») a été saisi par le Gouvernement d'une demande d'avis sur l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 juillet 2023 portant exécution de l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile (ci-après arrêté cyclopartage).

Pour rappel, l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative au partage de modes de transport 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 transport partagés comme alternatives à l'automobile.

Ce secteur est en effet en constante évolution depuis son arrivée sur le territoire régional. Ainsi, l'arrivée de nombreux opérateurs sur le marché et une offre de plus en plus importante de différents modes de transport (vélos, trottinettes et scooters en tête) ont engendré une forte pression sur l'espace public et une fréquence d'accidents non négligeable. Par ailleurs, la demande pour ce type de services ne cesse de croître.

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.

Le 24 avril 2024, le Conseil d'État a rendu un arrêt prononçant la suspension de l'exécution des articles 4, 5, 11, 29, 30 et 71 de l'arrêté cyclopartage.

Le présent arrêté vise à répondre aux remarques formulées par le Conseil d'État et ainsi assurer la viabilité et la pérennité du système bruxellois de cyclopartage.

Le projet d'arrêté a été approuvé par le Gouvernement en 1^{ère} lecture lors du Conseil des Ministres qui s'est tenu en date du 2 mai 2024. Faisant suite à l'approbation de l'arrêté en 1^{ère} lecture et à la décision du Gouvernement, le projet d'arrêté a été soumis à l'avis de la section législation du Conseil d'État.

L'avis n°76.401/4 rendu par le Conseil d'État le 3 juin 2024, appelle des explications quant aux formalités préalables, au préambule, et aux articles 2, 3, 4 et 5.

¹ À dater du 01/10/2024, l'organisation représentative des employeurs BECI, Chambre de Commerce de Bruxelles, ne participe plus aux travaux du présent Conseil, le contenu de ce document n'engage dès lors que les personnes ou organisations faisant partie du Conseil.

Avis

1. Considérations générales

Le Conseil réitère les considérations émises dans son avis [A-2022-034](#) (relatif à l'arrêté cyclopartage). De manière globale, **le Conseil** déplore une occasion manquée par le Gouvernement de répondre à toute une série de problématiques persistantes relatives aux modes de transport partagés en flotte libre.

1.1 Cadre juridique

Le Conseil salue le présent arrêté visant à répondre aux remarques formulées par le Conseil d'Etat dans son avis relatif à l'arrêté cyclopartage.

Le Conseil réitère toutefois la considération émise dans son avis [A-2022-034](#), à savoir que ce nouvel arrêté modificatif ne vient pas modifier l'arrêté d'exécution d'une manière qui permettrait de répondre suffisamment aux différents problèmes présents en rue (notamment en matière d'occupation de l'espace public).

1.2 Bilan carbone

Le Conseil réitère la considération émise dans son avis [A-2022-034](#), selon laquelle la durabilité de ces modes de transport reste questionnable. **Le Conseil** déplore ainsi l'absence de vision globale quant à l'efficacité énergétique de ces modes de transport, avec des conditions d'octroi de licences aux opérateurs qui ne prennent toujours pas en compte la question de l'énergie grise, du transport des engins, de leur durée de vie ou encore de leur recyclage.

1.3 Données et statistiques

Le Conseil réitère également les propositions émises dans son avis [A-2022-034](#) : 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 (qui 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.

2. Considérations particulières

2.1 Taille de la flotte

Le Conseil prend acte des dispositions prévues eu égard à la taille de la flotte des engins de transport partagés, à savoir l'instauration d'un maximum de 48.000 engins en service sur le territoire de la Région bruxelloise. **Le Conseil** prend également acte de la répartition de ce nombre entre les différents véhicules, à savoir : 20.000 vélos, 18.000 engins de déplacement, 7.500 véhicules mis à disposition dans le cadre de projets pilotes, 1.500 scooters et 1.500 vélos cargos.

Le Conseil salue ces limitations qui sont le fruit d'une analyse des besoins et de l'utilisation effective de ces moyens de transport. **Le Conseil** estime que ces limitations permettent à la fois de baliser le déploiement d'engins de transport en flotte libre sur le territoire mais d'également d'anticiper l'évolution du secteur avec des limites pour les projets pilotes. A ce titre, **le Conseil** accueille favorablement les explications et dispositions prévues dans le présent arrêté.

Toutefois, **le Conseil** s'interroge sur la taille maximum de la flotte de vélos en comparaison avec les autres engins de déplacement. Vu les bénéfices du vélo, singulièrement en comparaison avec les autres engins de déplacement, **le Conseil** considère que le ratio vélos/autres engins de déplacement devrait davantage favoriser l'offre en vélos.

2.2 Nombre de licences

Le Conseil salue et partage les explications fournies quant au nombre maximum de licences octroyables aux opérateurs. En effet, **le Conseil** partage la préoccupation d'assurer les conditions d'un marché concurrentiel sans trop fractionner le marché, et celle de pouvoir gérer d'éventuelles externalités négatives (y compris en matière de gestion de l'espace public) en se gardant la possibilité de n'attribuer aucune licence.

3. Considérations article par article

3.1 Article 3

Le Conseil prend acte de la modification de la liste de critères de sélection en vue de l'obtention d'une licence pour cyclopartage en flotte libre. Toutefois, **le Conseil** déplore la disparition du critère 8° (l'intégration du service proposé dans l'écosystème de transport bruxellois) et suggère que la répartition géographique et la modulation de l'offre en fonction de la desserte en transport public puisse figurer dans les critères.

*

* *