

---

# 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	5 septembre 2024
Demande traitée par	Commission Aménagement du territoire - Mobilité
Avis adopté par l'Assemblée plénière du	17 octobre 2024

*Brupartners est composé de 7 membres effectifs et 7 membres suppléants représentant les organisations représentatives des employeurs (BECI), de 6 membres effectifs et 6 membres suppléants représentant les organisations représentatives des classes moyennes, de 2 membres effectifs et 2 membres suppléants représentant les organisations représentatives des employeurs du non-marchand (BRUXEO) et de 15 membres effectifs et 15 membres suppléants représentant les organisations représentatives des travailleurs (6 FGTB, 6 CSC, 3 CGSLB).*

## Préambule

Depuis ses débuts sur le territoire régional, le secteur du cyclopartage (trottinettes, draisienne, vélos, scooters partagés en flotte libre) a sensiblement évolué. De nouveaux opérateurs sont arrivés et leurs flottes ont augmenté. Par ailleurs, la demande pour ce type de services ne cesse de croître. Cette situation conduit à une pression de plus en plus forte de ce type de véhicules dans l'espace public (notamment en matière de stationnement) ainsi qu'à une recrudescence des accidents de la route.

Ce secteur est aujourd'hui régulé par l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative au partage de modes de transports en flotte libre constituant une alternative à la voiture (modifiée par l'ordonnance du 17 mars 2022) ainsi que par l'arrêté du 13 juillet 2023 portant exécution de cette ordonnance. Brupartners avait été consulté sur ces projets d'ordonnance et d'arrêté ([A-2018-007-CES](#) et [A-2018-053-CES](#)).

Actuellement, une nouvelle révision de la législation relative au cyclopartage est envisagée. Brupartners a d'ailleurs été consulté dans ce cadre ([A-2022-083-BRUPARTNERS](#)). Durant ce processus, le Conseil d'État a rendu un avis ayant conduit à revoir le projet d'arrêté en cours de rédaction. Ceci afin de répondre aux remarques formulées par le Conseil d'État et assurer la viabilité et la pérennité du système bruxellois de cyclopartage.

L'une des remarques formulées par le Conseil d'État souligne que, eu égard aux dispositions y étant envisagées, le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 13 juillet 2023 portant exécution de l'ordonnance du 29 novembre 2018 ne peut pas être considéré comme étant un arrêté correctif visant essentiellement des modifications formelles et non fondamentales. À ce titre, le Conseil d'État estime que ce projet d'arrêté doit être réexaminé par les organes consultatifs, dont Brupartners.

## Avis

### 1. Considérations générales

#### 1.1 Cadre juridique

**Brupartners** souligne positivement la volonté du Gouvernement de limiter les effets négatifs générés par ce type de systèmes (partage de la voie publique, stationnement, sécurité routière...) en prévoyant un cadre évolutif pour le cyclopartage en flotte libre tenant compte de son impact sur l'espace public, l'environnement, la santé et la sécurité routière.

**Brupartners** insiste sur l'importance d'une évaluation continue des dispositions mises en œuvre en matière de cyclopartage afin de vérifier que leurs effets escomptés correspondent aux objectifs poursuivis et répondent de manière satisfaisante aux enjeux du secteur.

Pour garantir la sécurité juridique de tous les acteurs, **Brupartners** insiste pour que l'arrêté, et les critères qu'il contient, reste dans les limites et en conformité avec l'ordonnance.

**Brupartners** estime qu'il aurait été possible de se prémunir de certaines réactions et oppositions d'opérateurs existants, notamment en matière de prolongation automatique des licences actuelles, lors de l'élaboration de l'ordonnance relative au partage de modes de transports en flotte libre constituant une alternative à la voiture. Il invite dès lors à anticiper davantage les recours juridiques potentiels d'opérateurs actuellement autorisés. Ceci afin d'adapter de manière proactive le cadre juridique le cas échéant.

## 1.2 Aménagement du territoire et urbanisme

**Brupartners** souligne le lien étroit existant entre la législation régulant le secteur du cyclopartage et le cadre législatif en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme.

Ainsi, afin de mettre en œuvre des solutions pérennes devant pallier les difficultés générées par le secteur du cyclopartage, **Brupartners** estime nécessaire d'intégrer la thématique du cyclopartage lors de toute révision du cadre législatif en matière d'aménagement du territoire ou d'urbanisme.

## 1.3 Sécurité routière

**Brupartners** estime primordial d'améliorer la sécurité routière tant des utilisateurs de véhicules de cyclopartage que de tous les autres usagers.

# 2. Considérations particulières

## 2.1 Flotte de véhicules et licences

**Brupartners** constate que l'estimation de la taille de la flotte de véhicules de cyclopartage souhaitable et nécessaire en Région de Bruxelles-Capitale est comprise entre 20.000 et 40.000 véhicules (tous modes de cyclopartage confondus).

Eu égard aux dispositions prévues (nombre maximum de licences et de véhicules autorisés), **Brupartners** prend acte que la flotte de véhicules de cyclopartage en Région de Bruxelles-Capitale pourra compter au maximum 48.000 véhicules (NDLR : 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).

Par ailleurs, **Brupartners** constate que les seuils de licences attribuables sont déterminés afin :

- D'une part, de permettre aux autorités de n'attribuer aucune licence pour chacun des modes si cela s'avère nécessaire (pour une bonne gestion de l'espace public ou en raison des difficultés relatives à la gestion des externalités négatives des services de cyclopartage) ;
- D'autre part, pour conserver une forme de concurrence entre opérateurs sans toutefois fractionner trop fortement le marché.

**Brupartners** constate que le dispositif de classement semestriel des opérateurs de cyclopartage (déterminant le nombre de véhicules qu'un opérateur serait autorisé à proposer) a été fortement modifié par rapport au projet initial sur lequel Brupartners s'était prononcé (dans son avis [A-2022-083-BRUPARTNERS](#)). C'est finalement un système de mise en concurrence des opérateurs avec appel à candidatures qui a été retenu.

Sur base de ce dispositif, en 2023, deux licences pour 4.000 trottinettes ont été octroyées (à Dott et Bolt) et trois licences pour 2.500 vélos ont été octroyées (à Bolt, Dott et Voi).

**Brupartners** partage la volonté de réguler le nombre de véhicules de cyclopartage en circulation et rappelle avoir insisté pour que le cadre législatif régulant le cyclopartage garantisse la rentabilité de ce secteur ainsi qu'une saine concurrence entre les opérateurs autorisant, notamment, l'arrivée de nouveaux acteurs.

## 2.2 Redevance annuelle pour l'occupation de l'espace public

Constatant que le principe d'une redevance pour l'utilisation du domaine public différente entre les vélos et les trottinettes est maintenu, **Brupartners** rappelle sa considération émise dans son avis ([A-2022-083-BRUPARTNERS](#)) :

***Brupartners** s'interroge quant à l'opportunité de prévoir une redevance pour l'utilisation du domaine public différente entre les vélos et les trottinettes [...]. Il estime que ces deux modes de déplacement devraient être considérés, à tout le moins, sur un pied d'égalité en termes de redevance. En effet, **Brupartners** souligne que, si l'emprise sur l'espace public était considérée, la redevance pour les trottinettes devrait même être inférieure à celle des vélos.*

## 2.3 Dropzones

**Brupartners** rappelle sa considération émise dans son avis ([A-2022-083-BRUPARTNERS](#)) concernant les « dropzones » :

*Constatant que la création des dropzones repose sur la volonté des communes et que, en dehors de ces zones, le stationnement est fortement conditionné, **Brupartners** souligne que si les dropzones sont insuffisantes dans un contexte où l'espace public ne permet pas toujours le stationnement libre car ne répondant pas aux conditions, il risque dès lors d'y avoir des débordements des utilisateurs ou des espaces boudés par les utilisateurs faute d'endroits pour y stationner.*

***Brupartners** demande dès lors aux communes de prévoir suffisamment de dropzones dans les quartiers concernés tout en respectant l'équilibre avec les autres usagers de la mobilité (voiture, piéton...).*

Néanmoins, **Brupartners** reconnaît les efforts fournis en matière de création de dropzones. Le développement rapide de ce type d'infrastructures témoigne de la prise de conscience et de la bonne volonté des différents gestionnaires d'espaces publics. Il encourage à poursuivre ces efforts afin de garantir la mise à disposition d'un nombre suffisant de dropzones sur l'ensemble du territoire régional.

\*  
\*       \*