

---

# 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**

---

|  |   |
|--|---|
| <b>Demandeur</b>                               | Ministre Elke Van den Brandt                    |
| <b>Demande reçue le</b>                        | 15 novembre 2022                                |
| <b>Demande traitée par</b>                     | Commission Aménagement du territoire - Mobilité |
| <b>Avis adopté par l'Assemblée plénière du</b> | 15 décembre 2022                                |

## 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 régulé depuis l'adoption de l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative au partage de modes de transports partagés en flotte libre constituant une alternative à la voiture et de l'arrêté du 17 janvier 2019 portant exécution de cette ordonnance. En outre, le cadre législatif applicable au secteur du cyclopartage a été récemment revu grâce à la modification de l'ordonnance du 29 novembre 2018.

Néanmoins, les évolutions dans ce secteur incitent à poursuivre ce travail en proposant le présent projet d'arrêté qui prévoit les dispositions suivantes :

- Une régulation de l'accès au marché avec l'objectif de limiter la taille globale de la flotte ;
- La mise en place des conditions permettant d'évaluer les opérateurs ;
- La détermination de vitesses maximum pour les véhicules ;
- L'inscription d'une définition claire du stationnement gênant ou dangereux afin de disposer d'un référentiel pour les contrôles et les sanctions ;
- La détermination de règles claires que les véhicules de cyclopartage devront respecter lorsqu'ils seront stationnés ;
- La définition d'une redevance annuelle pour l'occupation de l'espace public.

Des dispositions sont également prises afin de préciser le protocole et les besoins en termes de partage de données entre les acteurs du MaaS bruxellois d'une part et le rapportage de données vers Bruxelles Mobilité d'autre part afin de renforcer les mesures pour le respect du Règlement Général pour la Protection des Données.

Enfin, parallèlement au parcours juridique de ce projet d'arrêté, des mesures de « *soft regulations* » ont été élaborées par Bruxelles Mobilité afin de garantir une plus grande efficacité dans la gestion des services de cyclopartage (signalisation du stationnement sauvage, mise à disposition d'un guide pour la mise en œuvre des dropzones dans l'espace public, mise à disposition d'outils de sensibilisation pour les opérateurs et les communes, tenue de réunions mensuelles avec les opérateurs autour d'aspects opérationnels, publication en ligne du protocole de partage de données).

## 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 toutefois 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.

## 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.

**Brupartners** prend acte que l'un des axes pour améliorer la sécurité routière est d'imposer aux opérateurs un objectif de sensibilisation de leurs utilisateurs tout en leur laissant la liberté quant à la méthodologie pour atteindre cet objectif.

Si ce choix a du sens dans ce secteur connaissant des évolutions rapides et régulières, **Brupartners** estime néanmoins qu'il serait également opportun de suggérer aux opérateurs des mesures concrètes comme :

- Imposer à tout utilisateur la prise d'une photo du véhicule en fin de trajet (lorsque le véhicule est stationné) afin de le responsabiliser ;
- Imposer une sensibilisation à l'utilisation sûre des véhicules lors de l'inscription des clients aux services d'un opérateur ;
- Diffuser un message de sensibilisation relatif à la sécurité routière lors de chaque connexion aux services des opérateurs.

## 2. Considérations particulières

### 2.1 Nombre de véhicules exploitables par opérateur (articles 36 à 38)

**Brupartners** constate qu'il est prévu un classement semestriel des opérateurs sur la base de divers indicateurs de performance. La place obtenue par un opérateur dans le classement déterminera le nombre de véhicules de cyclopartage qu'il sera autorisé à proposer simultanément à l'utilisation. L'objectif de ce dispositif est de décourager les opérateurs peu performants, diminuer le nombre total de véhicules, encourager les meilleures pratiques et maintenir une concurrence sur le prix.

**Brupartners** partage la volonté de réguler le nombre de véhicules de cyclopartage en circulation. Néanmoins, il demande de veiller à ce que la détermination de ces critères de classement des opérateurs n'induisse pas des effets pervers. **Brupartners** se pose en effet les questionnements suivants :

- Des opérateurs ne pourraient-ils pas être incités à proposer des abonnements très peu onéreux ou une tarification agressive, ne correspondant pas à la réalité du marché afin d'accroître le taux d'utilisation de leurs véhicules et ainsi améliorer leur classement ?
- L'intégration de nouveaux acteurs sur le marché bruxellois restera-t-elle possible si les critères de classement déterminés conduisent certains opérateurs à baisser drastiquement et artificiellement leur tarification ?
- Quel sera l'impact sur les conditions de travail si des opérateurs baissaient leurs coûts opérationnels afin de limiter l'impact de la baisse de leur tarification ?

Dès lors, **Brupartners** insiste d'une part pour que ces risques soient pris en considération et d'autre part 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.

Plus spécifiquement, **Brupartners** constate qu'il est prévu de classer les opérateurs en tenant compte à la fois du taux de rotation des véhicules (nombre de voyages par véhicule par jour) et de leur taux d'utilisation (proportion du nombre de véhicules utilisés sur l'ensemble des véhicules déployés sur base journalière, hebdomadaire ou mensuelle). S'il comprend que la volonté est de représenter deux enjeux distincts grâce à l'utilisation de ces deux notions, **Brupartners** s'interroge néanmoins quant au double-emploi de ces deux critères d'évaluation. Il suggère de n'utiliser que le taux d'utilisation et d'exiger qu'il soit supérieur ou égal à 45% de la flotte par jour.

Enfin, **Brupartners** estime que le délai de 6 mois prévu pour évaluer les opérateurs est trop court et mettra les opérateurs dans une situation instable ne leur permettant pas d'asseoir leur business durablement et d'opérer les adaptations le cas échéant. Il estime dès lors que ce délai devrait être fixé à un an.

## 2.2 Redevance annuelle pour l'occupation de l'espace public (article 48)

**Brupartners** s'interroge quant à l'opportunité de prévoir une redevance pour l'utilisation du domaine public différente entre les vélos et les trottinettes uniquement sur la base de la hiérarchisation « STOP »<sup>1</sup>. 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

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.

---

<sup>1</sup> NDLR : le principe « STOP » prône une hiérarchisation des différents modes de transport en les favorisant dans l'ordre suivant :

1. La marche à pied ;
2. Les vélos et la micromobilité active (trottinettes, skateboards, rollers, monoroues...)
3. Les transports publics ;
4. Les transports privés collectifs (taxi, voitures partagées, covoiturage) ;
5. Les transports privés individuels.

**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...).

\*  
\*      \*