



COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

AVIS SUR LA PROPOSITION D'ORDONNANCE MODIFIANT L'ORDONNANCE DE 29 NOVEMBRE 2018 RELATIVE À L'UTILISATION DE MODES DE TRANSPORT PARTAGÉS EN FLOTTE LIBRE ALTERNATIFS À L'AUTOMOBILE

Demandeur	Mm E. Van den Brandt, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière
Demande reçue le	19/11/2021
Exposé	29/11/21 par M. Arnaud Verstraete, député bruxellois.
Document transmis	Présentation à la CRM du 29/11/2021 Proposition d'ordonnance modifiant l'ordonnance de 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile (NL 19/11/21 et FR 14/12/21)
Avis adopté par la Commission Régionale de la Mobilité le	20/12/2021

La Commission estime que la proposition de modification de l'ordonnance va dans le bon sens pour diminuer les gênes et les dangers occasionnés par les engins de micromobilité, comme les trottinettes, en mouvement ou à l'arrêt, vis-à-vis des piétons et cyclistes. La Commission remercie la Ministre de lui avoir transmis la demande d'avis des parlementaires.

La Commission attire néanmoins l'attention sur le besoin de mesures transitoires, en l'attente des arrêtés d'application et de la réalisation d'un nombre suffisant de dropzones.

Elle souligne aussi que des sujets importants ne sont pas réglés comme le stationnement sur les trottoirs qui reste permis par le code de la route dans les zones « libres » ou la concurrence du stationnement des engins de mobilité partagée avec le stationnement des vélos individuels.

La Commission demande d'ajouter dans le projet le principe de régulation des flottes de véhicules partagés sur base d'indicateurs de performance.

A moyen terme, la Commission demande de repenser globalement le cadre réglementaire de la mobilité partagée pour assurer la cohérence de la réglementation et du traitement des différents opérateurs, par exemple à propos des conditions d'agrément, de partage de données ou des indicateurs de performance. Pour que les services de mobilité partagée constituent des alternatives crédibles à la mobilité individuelle motorisée, se posent aussi des questions sur la permanence de l'offre, dans le temps et dans le territoire, et de ses conditions d'accessibilité pour tous.

Enfin, la Commission recommande de mettre en place un monitoring pour objectiver la situation de la micromobilité partagée et d'organiser régulièrement une concertation avec l'ensemble des parties prenantes (les opérateurs, les différents usagers, les gestionnaires de l'espace public) pour assurer la mise en place de la législation et des recommandations .

L'ensemble des véhicules et un cadre réglementaire global de la mobilité partagée

La Commission demande de ne pas supprimer les véhicules mentionnés à l'article 2 de l'ordonnance du 29 novembre 2018 (point 2°, troisième tiret) car cela crée un vide réglementaire pour les opérateurs de ces services. Speed pedelecs, vélos cargo, quadricycles motorisés (type Renault Twizy ou Citroën Ami) existent dans d'autres villes et des opérateurs pourraient démarrer leurs services à Bruxelles sans devoir obtenir une licence.

La Commission insiste pour l'établissement d'un meilleur cadre réglementaire, adapté par forme de mobilité partagée, qui définisse les règles pour tout opérateur de mobilité partagée, sans en définir les véhicules concernés et sans préciser les modes opératoires (flotte libre ou en station). Ce cadre réglementaire doit aussi faire l'objet de concertations entre les Régions pour offrir plus de cohérence à l'ensemble des acteurs, opérateurs, utilisateurs et pouvoirs publics.

Le cadre devrait aussi traiter de la permanence de l'offre, dans le temps et dans le territoire, et de ses conditions d'accessibilité pour tous. La couverture géographique des systèmes de mobilité partagée à l'échelle de la région est en effet inégale selon les opérateurs : certains opérateurs ne sont pas présents dans les quartiers pauvres de Bruxelles et ni dans certains quartiers moins bien desservis en transport en commun, alors que les véhicules de micromobilité devraient justement permettre de les rejoindre.

Les régimes de stationnement et la mise en œuvre de drop zones

La Commission approuve la création d'une zone réglementée où le stationnement des véhicules de cyclopartage est uniquement autorisé dans les drop-zones, zones de stationnement obligatoire des véhicules de cyclopartage, et interdit sur le cheminement des piétons. La Commission appuie dès lors la mise en place de zones de stationnement obligatoires dans ces zones. Elle soulève néanmoins ci-dessous des questions et des remarques sur la mise en œuvre.

La Commission s'inquiète cependant de la possibilité de maintenir des zones de stationnement libre telles qu'elles existent aujourd'hui car elle craint que les mesures prévues n'offrent pas les garanties suffisantes pour empêcher le stationnement sur les cheminements piétons et cyclistes.

Remarques et questions sur la mise en œuvre des drop zones

- Comment s'articulent les drop zones avec les arceaux existants pour le stationnement des vélos et/ou les arceaux en cours de placement avant les traversées piétonnes ?
- Un vélo de particulier doit pouvoir être attaché à un point fixe. Les enjeux de stationnement sont différents de ceux d'un engin de mobilité partagée.
- Un véhicule de mobilité partagée entre deux arceaux vélos occupe deux emplacements de stationnement vélo.
- Une distinction est faite entre le particulier qui va déposer l'engin partagé qu'il vient d'utiliser et les opérateurs qui vont disposer toute une série d'engins à un endroit et ne laissent plus de place libre.
- L'obligation de réaliser des drop-zones tous les 300m maximum crée un risque de ne pas voir implémentée la zone réglementée qui y est associée.
- La densité et la taille des drop zones doivent s'apprécier dans leur contexte urbain, 300m est trop proche pour des zones périphériques moins denses.
- Comment se calcule la distance de 300 mètres ? si un critère de distance est retenu, la Commission préconise un calcul sur base d'un cheminement piéton.

- Un monitoring de l'utilisation des dropzones doit être mis en place.
- Un délai de transition est-il prévu entre l'entrée en vigueur de l'ordonnance et l'obligation de stationnement sur les drop zones ?
- Un arrêt « minute », pour une petite course, dans une zone réglementée pourrait-il être autorisé en dehors d'une dropzone ?
- Pour assurer la sécurité des piétons qui traversent, les drop-zones doivent être privilégiées après la traversée (dans le sens de circulation) et interdites avant la traversée si celle-ci ne dispose pas d'une avancée de trottoir.
- En Région flamande, les services de mobilité partagée sont intégrés dans des endroits identifiables¹.
- S'il n'est pas possible d'autoriser un arrêt « minute » dans les zones de stationnement interdit, ces zones doivent rester d'une superficie limitée pour que leurs usagers puissent continuer à utiliser ces services.

La Commission demande de ne pas fixer d'interdistance entre les drop zones. Elle suggère de définir les principes d'un bon maillage de drop zones en concertation avec les opérateurs, les usagers et les communes. Un point important est la non-concurrence entre le stationnement des vélos individuels et celui des engins de mobilité partagée. Dans la logique du principe STOP développé dans le plan Good Move, l'usage du vélo, mode actif, doit être favorisé par rapport à celui des engins de déplacement « moins actifs » à assistance électrique partielle ou totale.

La Commission insiste pour que l'aménagement des drop zones soit le plus uniforme possible, en particulier concernant les logos de mobilités partagées et qu'il fasse l'objet de concertations avec les communes, les différentes Régions et le niveau fédéral (SNCB notamment). La Commission suggère à la Région d'établir des recommandations techniques pour leur bonne implantation, en particulier, pour garantir la sécurité de tous les usagers, tant les piétons que les usagers des véhicules partagés. La taille des dropzones doit être variable.

La Commission appuie la demande d'implication des communes au sujet de l'établissement des zones tout en laissant à la Région un rôle de coordinateur garant de la cohérence. L'arrêté prévoit l'établissement des zones par le Gouvernement. Pour un fonctionnement plus rapide, la Commission suggère de déléguer l'établissement des zones à l'administration de la mobilité et aux communes. Elle suggère à la Région de se concerter avec les communes au-delà de ce sujet ; notamment sur les mesures d'accompagnement pour répondre à la problématique du stationnement en zone libre.

Par ailleurs le Gouvernement a la possibilité de limiter le nombre d'engins déposés dans l'espace public par périmètre. La Commission demande de prévoir la possibilité de fixer un nombre maximum d'engins dans les drop-zones, un nombre maximum par km², etc.

La Commission plaide pour la mise en place d'un monitoring de l'utilisation des drop zones, basé sur les données transmises par les opérateurs et sur une enquête de terrain pour évaluer la potentielle concurrence avec les vélos.

Parallèlement aux changements législatifs et à l'implémentation des zones, la Commission suggère à la Région, avec l'aide des opérateurs, de sensibiliser les usagers sur les changements apportés et sur les règles en zones de stationnement libre.

¹ <https://hoppin.be/>

La vitesse : limitation technique et sécurité en général

Le projet d'ordonnance oblige les opérateurs de véhicules de cyclopartage à en brider la propulsion mécanique afin qu'il soit quasi impossible, techniquement, de dépasser la vitesse maximale prescrite par le code de la route.

La Commission fait remarquer que l'introduction du geofencing pour limiter les vitesses selon les zones déplace une partie de la responsabilité de l'utilisateur vers l'opérateur alors que ce ne sera pas le cas pour l'utilisateur d'un engin de micromobilité individuel.

La Commission appuie néanmoins la proposition de limitation technique géofencée et elle demande de l'étendre au-delà des zones piétonnes du code de la route, vers les zones de forte mixité de piétons et de cyclistes.

Pourquoi une trottinette électrique peut-elle rouler sur le trottoir ? La Commission demande à la Région d'aborder cette question avec les autorités fédérales.

Les licences des opérateurs de cyclopartage et le contrôle des conditions

La Commission appuie la réduction du délai d'enlèvement des véhicules en cas de violation des conditions d'exploitation à 12 heures mais elle demande que du temps soit gagné lors de la procédure en amont c'est-à-dire lors du signalement. En effet, si le signalement est transmis par un citoyen, le délai ne commence que quand Bruxelles Mobilité l'enregistre et le transmet lui-même à l'opérateur, ce qui peut prendre jusqu'à trois jours. Concernant l'enlèvement d'engins gênants et dangereux, la Commission demande d'améliorer le texte pour assurer une prise en charge et l'enlèvement rapide.

La Commission demande mettre en place, en collaboration avec les opérateurs de nouvelles méthodes de signalement de mauvais stationnement, orientées « résultats rapides » pour que les enlèvements soient rapides.

La Commission demande de définir la notion de gêne ou de danger pour les autres usagers, par exemple, quand un piéton, une personne à mobilité réduite ou un cycliste est obligé de descendre sur la chaussée, quand un malvoyant risque de trébucher, etc.

La Commission demande de prévoir une habilitation de déplacement ou d'enlèvement pour les agents communaux. Elle signale aussi les problèmes que peuvent poser le poids de l'engin à déplacer, l'alarme ou les freins anti-vandalisme et que par conséquent, il faut prévoir que les gens qui devraient retirer ces véhicules puissent le faire.

Le projet ajoute la possibilité de retirer la licence à un opérateur dès la seconde suspension, après l'avoir entendu. La Commission suggère d'ajouter une limite dans le temps à la suspension.

Le partage de données et la régulation des flottes

La Commission demande d'ajouter dans le projet, le principe de dimensionnement et de régulation des flottes de véhicules sur base d'indicateurs de performance. Ces indicateurs seront à définir par le Gouvernement par arrêté : taux de rotation des véhicules, disponibilité des véhicules, indicateurs de la qualité du stationnement, respect des zones géofencées, etc. Ce principe de régulation fait partie des recommandations du Forum International du Transport dans le cadre du projet MaaS pour la RBC². Si ce principe est acté, les modalités de partage

² [Developing Innovative Mobility Solutions in the Brussels-Capital Region | ITF \(itf-oecd.org\)](#)

de données par les opérateurs avec l'autorité organisatrice doivent être précisées dans l'ordonnance.

Par ailleurs, la Commission signale qu'il n'y a pas de définition des « applications régionales de mobilité » dans la réglementation bruxelloise. Elle demande de remplacer « la communication des informations nécessaires à l'intégration dans les applications régionales de mobilité ; » par « le partage des données et informations nécessaires à l'intégration des services de cyclopartage dans les services numériques de mobilité multimodale » telle qu'utilisée dans les réglementations européennes (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13133-Services-numeriques-de-mobilite-multimodale_fr)

Plus globalement, la Commission demande la mise en open data des données anonymisées des opérateurs de micromobilité.

Enfin, la Commission suggère la mise en place d'un monitoring pour évaluer la place et l'évolution de la micromobilité partagée dans la mobilité bruxelloise, dans ses dimensions de mobilité (alternative, intermodalité, permanence de l'offre) et ses dimensions environnementales, énergétiques, économiques et sociales.

Redevance des opérateurs

La Commission s'interroge sur la fourchette annuelle d'une éventuelle redevance (art. 5.) et sur les objectifs poursuivis.

Quelle base devrait être utilisée pour le calcul : la taille moyenne de la flotte sur l'année ? Médiane ? Formule à définir ? Peut-on envisager que la redevance soit plus faible si l'opérateur couvre une plus grande partie du territoire de la Région ? (après un an d'opération par exemple afin que ceci ne constitue pas un obstacle au démarrage du service, où la flotte est la plus réduite)

Si l'ordonnance concerne tous les types de véhicules, le montant pourrait être proportionnel à l'encombrement du véhicule.

La Commission propose de relever le plafond de la fourchette à 100 euros.