



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

## AVIS SUR L'AVANT PROJET D'ORDONNANCE RELATIVE AU CYCLOPARTAGE EN FLOTTE LIBRE

29 janvier 2018

Faisant suite à la réunion de sa section vélo du 18 décembre 2017 où l'avant-projet d'ordonnance relative au cyclopartage en flotte libre a été présenté et discuté, et à la réunion plénière de la Commission du 29 janvier 2018, la Commission a approuvé l'avis suivant à l'unanimité.

La Commission a entendu M. Floris Tack et M. Van Wijnendaele, conseillers au cabinet du Ministre Smet présenter l'avant-projet d'ordonnance relative au cyclopartage en flotte libre.

La Commission remercie le Ministre de lui avoir soumis ce projet pour avis. La Commission soutient le principe de soumettre les opérateurs de cyclopartage à l'obtention d'une licence. **La Commission regrette qu'une série d'aspects pratiques sont reportés à la prise d'un arrêté d'exécution du Gouvernement et demande que ce texte lui soit aussi soumis pour avis.**

**La Commission identifie le mauvais stationnement (appelé « entreposage ») des véhicules de cyclo partage sur l'espace public et le mauvais état de ces véhicules comme les principaux points à résoudre plus concrètement.** Un mauvais stationnement peut être source d'inconfort voire de danger<sup>1</sup> pour les autres usagers. Le code de la route précise uniquement que le vélo doit être garé en dehors de la chaussée mais il ne permet pas de régler les conditions d'intervention pour l'enlèvement. La Commission se réfère au règlement de la Ville de Gand pour l'enlèvement des vélos et demande que l'arrêté d'exécution précise les différents stationnements de véhicules (vélo dangereux, gênant, épave, abandonné...) et règle leurs modalités d'enlèvement (enlèvement immédiat d'un vélo dangereux, déplacement d'un vélo gênant, apposition d'une étiquette sur un vélo abandonné et puis enlèvement après un certain laps de temps, ...). Elle recommande une extension de l'application Fix My Street pour obliger à des remédiations rapides et/ou une plateforme de signalement commune accessible par QR code et aussi sans smartphone. Une sensibilisation des usagers est aussi à organiser. La Commission demande aussi d'augmenter l'offre de stationnement pour cycles (arceaux) et que les opérateurs y contribuent préventivement.

La Commission suggère d'indiquer aux opérateurs les objectifs poursuivis à moyen ou long terme par la Région, même si ceux-ci seront mis en pratique au fur et à mesure :

- Des vélos de qualité, avec un cycle de vie durable ;
- Mise en Open data des données de cyclo partage liées à des GPS directement dans les véhicules;
- Interopérabilité des différents systèmes de cyclo partage et des transports en publics avec utilisation de la carte MOBIB ;
- L'accessibilité du système pour tous les utilisateurs, notamment avec paiement possible sans carte de crédit ;

---

<sup>1</sup> Exemple d'un vélo qui interrompt des dalles podotactiles ou une ligne guide pour les personnes se déplaçant avec une canne

- L'accessibilité du système pour de petits opérateurs ;
- Un cadre harmonisé pour Villo ! et les véhicules de cyclopartage tout en sachant qu'ils ne visent pas exactement les mêmes utilisateurs .
- L'interdiction de servir de support publicitaire.

### **Préambule**

La Commission attire l'attention sur les moyens humains qui seront nécessaires aux administrations pour rendre l'obligation opérationnelle (définition de la procédure, attribution et suivi des licences, des infractions, des plaintes) et pour la contrôler. Les expériences récentes montrent que les incidents sont nombreux. Pour appliquer l'ordonnance, il faut évaluer la charge de travail et déterminer quel service va s'en occuper, avec quelles compétences et quels moyens (inspection notamment). Il importe aussi d'associer les communes au processus de suivi des infractions.

### **Titre**

Etant donné que le projet concerne aussi les cyclomoteurs et les motos, la Commission recommande de modifier le titre comme suit : « Ordonnance relative aux vélos et aux deux roues motorisés en libre partage ».

### **Chapitre 1<sup>er</sup> - Généralités**

Art 2 - 2° Dans la version en néerlandais, "fietsdeelvoertuig" doit être remplacé par "véhicule partagé - deelvoertuig ou par twee-wieldeelvoertuig » car appeler une moto, "vélo partagé" apporte de la confusion.

### **Chapitre II – La licence pour cyclopartage en flotte libre**

#### **Article 3.**

§3 : Afin de contribuer à l'objectif d'améliorer la qualité de l'air, la Commission demande de supprimer « sauf si ces émissions sont négligeables ».

#### **Article 4.**

§1<sup>er</sup>. La Commission demande d'ajouter à la liste de conditions :

- La qualité des vélos, leur entretien, leurs réparations, leur durabilité et leur recyclage ;
- L'interdiction de servir de support publicitaire ;
- Un taux moyen minimum de rotation des vélos /véhicules par jour ; et ce afin de s'assurer que ces vélos contribuent à la mobilité ;
- En lien avec l'avis du Conseil Economique et Social de 18/01/2018 concernant la modification de l'arrêté « pics de pollution »<sup>2</sup> : la possibilité pour la Région d'intervenir dans les frais d'usage des véhicules, permettant d'offrir, aux clients, une réduction ou la gratuité lors d'un jour de pic de pollution.

La Commission demande de préciser dans l'arrêté à quelles obligations les opérateurs devront satisfaire pour quelles échéances.

La Commission insiste sur la mise en open data des données des opérateurs qui pourraient servir dans le cadre de l'Observatoire du vélo, du Bypad, de recherches universitaires et en général, dans l'analyse de l'usage du vélo à Bruxelles. Si cet open data n'est pas possible à court terme, la Commission plaide pour une mise à disposition des données pour la Région et les Communes. La

---

<sup>2</sup> Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 novembre 2008 déterminant les mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique par les microparticules et les dioxydes d'azote

Commission insiste également sur le respect des dispositions relatives à la vie privée lors du traitement de ces données.

La Commission demande d'ajouter un paragraphe prévoyant que les opérateurs démontrent leurs capacités à intervenir pour respecter les conditions du §1<sup>er</sup>.

#### **Article 5.**

§2. La Commission demande de ne pas prolonger d'un an la licence d'un opérateur qui ne respecterait pas la limitation de l'impact du cyclopartage sur l'espace public, la sécurité routière ou la protection des consommateurs.

#### **Article 6. procédure d'enlèvement des véhicules**

La Commission demande d'ajouter un paragraphe : « Le Gouvernement fixe la procédure d'intervention pour l'enlèvement des véhicules de cyclo partage en fonction de leur caractère (dangereux, gênant, épave, abandonné ...) et règle les modalités d'enlèvement (enlèvement immédiat d'un vélo dangereux, déplacement d'un vélo gênant, apposition d'une étiquette sur un vélo abandonné et puis enlèvement après un certain laps de temps, ...). L'opérateur peut souscrire au système de gestion organisé par la Région<sup>3</sup> ou démontrer que son propre système d'intervention réponde aux mêmes conditions. »

La Commission suggère de mettre ceci en pratique en élargissant le champ d'application de Fix My Street et/ou une plateforme de signalement commune accessible (QR code et aussi sans smartphone).

De cette façon, le §2. Concernant l'obligation de régulariser les situations irrégulières dans les 24heures suivant la prise de connaissance pourrait être concrètement appliqué.

#### **Article 6. Offre de stationnement supplémentaire**

La Commission estime nécessaire d'augmenter les équipements de stationnement pour vélos et cyclomoteurs (arceaux notamment) pour que cet « entreposage » soit spontanément privilégié par les usagers du cyclopartage.

La Commission rappelle les obligations du Plan Régional de Politique de Stationnement (PRPS) en la matière, en particulier : l'**Art. 19** : « Les conseils communaux programment, sur la durée de leur PACS, les compléments d'équipement sur voirie (...) de manière à obtenir à l'échéance de celui-ci les valeurs suivantes :

- Au moins 2 places vélos pour 20 places de voiture
- Un maximum de 150 m de trottoir sans arceau ou un équivalent fonctionnel en zone urbaine continue.

Les conseils communaux prévoient également un stationnement de courte durée à proximité immédiate des générateurs de déplacements. »

La Commission recommande de préciser que les motos et cyclomoteurs ne peuvent pas être stationnés sur le trottoir, conformément aux objectifs du PRPS (**Art. 27**. Le stationnement des cyclomoteurs à deux roues doit être organisé sur des emplacements spécifiques autorisés aux motocyclettes afin de ne pas encombrer les trottoirs ou les emplacements pour vélos ).

La Commission demande d'ajouter un paragraphe pour que les opérateurs agissent de manière préventive pour contribuer à cette offre de stationnement supplémentaire.

La Commission suggère que les opérateurs agissent aussi préventivement pour responsabiliser les utilisateurs au respect des conditions d'exploitation, en particulier au respect du code de la route.

---

<sup>3</sup> NB : actuellement sous-traité à l' ASBLCyclo

**Article 6. §1<sup>er</sup> - 2°**

La Commission demande que les zones d'arrêts des transports publics fassent partie des zones interdites pour l'entreposage des véhicules de cyclopartage.

**Article 6. §1<sup>er</sup> - 3°**

La Commission recommande d'inclure dans l'arrêté d'exécution des considérations techniques minimales à imposer aux opérateurs pour le matériel (nombre de vitesse, garde boue, frein, éclairage,...) en s'appuyant sur l'avis d'experts techniques.

La Commission recommande aussi d'inclure des exigences par rapport à la performance environnementale des véhicules motorisés qui seraient utilisées pour la gestion de la flotte (entretien, déplacements des vélos).

**Article 6. §1<sup>er</sup> - 3°**

La Commission attire l'attention sur les problèmes de mauvaise répartition des véhicules en fonction du relief urbain.

**Villo!**

La Commission constate que la concession Villo! ne répond pas au même cadre réglementaire que les véhicules en cyclo partage. Pourtant ces opérateurs sont actifs sur un marché très proche et devraient répondre au même cadre réglementaire.

La Commission demande que le Gouvernement s'engage à mettre en place un cadre harmonisé afin de garantir l'égalité de traitement des opérateurs sur le marché.