



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

AVIS SUR L'ARRETE « CYCLOPARTAGE »

Arrêté modifiant l'arrêté du 13/07/2023
portant exécution de l'ordonnance du 29/11/2018 relative à
l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile

Demandeur	Cabinet de la Ministre Van den Brandt
Demande reçue le	21/08/2024
Exposé	16/09/2024
Documents transmis	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 Exposé à la CRM du 16/09/2024 par M. Martin Lefrancq (Bruxelles Mobilité)
Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le	14/10/2024

La Commission a pris note que la modification de l'arrêté se limite à une mise en conformité suite à l'arrêt rendu par le Conseil d'Etat et prononçant la suspension d'une série d'articles. L'arrêté modificatif présenté ne vise donc pas à répondre à l'ensemble des défis rencontrés sur le terrain et dans les organes régionaux pour assurer une bonne gestion du cyclopartage mais bien à combler le vide juridique créé par l'arrêt du Conseil d'Etat et préserver la situation de fait du système bruxellois du service de cyclopartage.

La Commission déplore que la modification de l'arrêté se limite à cette mise en conformité sans apporter d'améliorations suffisantes pour les piétons et les personnes à mobilité réduite.

Même si de nettes améliorations ont été constatées sur les trottoirs suite à la réglementation adoptée le 13 juillet 2023 et à la mise en place de « dropzones », la Commission constate encore de nombreux et importants manquements, y compris juridiques, en termes de coordination avec les opérateurs, de contrôle et de sanctions. En pratique, le stationnement des engins ne se limite pas strictement aux dropzones et pose encore des problèmes aux piétons et personnes à mobilité réduite.

La Commission demande donc une réforme rapide de la réglementation (ordonnance et arrêté) forte, et solide juridiquement, pour contrôler et sanctionner efficacement les opérateurs

afin que la micromobilité représente un atout pour la ville avec moins de nuisances pour les autres usagers de l'espace public. Il importe d'assurer une réelle gestion des engins partagés à Bruxelles, avec un contrôle effectif des opérateurs et la délivrance de sanctions pour tout véhicule en stationnement en dehors des « dropzones » réservées à cet effet (et marquées dans l'espace public). La réglementation doit permettre d'identifier ces engins mal stationnés à la fois sur le terrain mais aussi, à distance, par voie numérique.

A court terme, la Commission demande une évaluation de la qualité et du respect de la réglementation en matière de stationnement de ces services pour objectiver les impacts sur les piétons et autres usagers de l'espace public. Les critères d'évaluation doivent aller du réseau de dropzones et des divers « débordements » à un suivi de l'évolution du nombre d'infractions et de sanctions.

La Commission suggère de baser le dimensionnement des flottes de cyclopartage sur des taux de rotation (nombre de trajets par véhicule par jour) actualisés. Cela s'inscrit dans un contexte général lié au nombre trop important de trottinettes dans l'espace public. Or, les taux de rotation semblent plus élevés suite aux départs de certains opérateurs (et à la diminution du nombre de véhicules) et dès lors, cela pourrait permettre de mettre à disposition un nombre de véhicules total moins important dans l'espace public pour répondre à une demande constante et dès lors, également, viser une optimisation du nombre de véhicules mis à disposition pour délivrer un service de mobilité régional à part entière.