



CONSEIL D'ÉTAT

section de législation

avis 66.850/4
du 5 février 2020

sur

une proposition de décret de la Région wallonne 'relatif aux
modes de transports doux et partagés en flotte libre et
modifiant les articles 4 et 12 du décret du 1^{er} avril 2004 relatif
à la mobilité et à l'accessibilité locales'

Le 19 décembre 2019, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Président du Parlement wallon à communiquer un avis, dans un délai de soixante jours, sur une proposition de décret 'relatif aux modes de transports doux et partagés en flotte libre et modifiant les articles 4 et 12 du décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales', déposée par M. MATAGNE, Mmes GOFFINET, VANDORPE, M. DESQUESNES, Mme SCHYNS et M. BASTIN (*Doc. parl.*, Parl. wall., 2019-2020, n° 65/1).

La proposition a été examinée par la quatrième chambre le 5 février 2020. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Luc CAMBIER et Bernard BLERO, conseillers d'État, Christian BEHRENDT et Marianne DONY, assesseurs, et Charles-Henri VAN HOVE, greffier assumé.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur, et Anne-Stéphanie RENSON, auditeur adjoint.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 5 février 2020.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de la proposition[‡], à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, la proposition appelle les observations suivantes.

EXAMEN DE LA PROPOSITION

DISPOSITIF

Article 1^{er}

1. Le 2° définit ce qui est considéré comme des véhicules de cyclopartage au sens de la proposition de décret.

Les développements de la proposition à l'examen précisent à cet égard que :

« Les différents véhicules qui relèvent de la notion de véhicule de cyclopartage, sont les véhicules qui sont définis au point 2°. Il est renvoyé aux dispositions adéquates du Code de la route.

Différentes catégories de véhicules qui, conformément aux articles 23.3 et 23.4 du Code de la route doivent être entreposées en dehors de la chaussée, donc sur le trottoir, relèvent du champ d'application de la proposition de décret. La possibilité de stationner ce genre de véhicule de cyclopartage sur le trottoir augmente le risque de fortes nuisances pour les piétons. C'est la raison pour laquelle la proposition de décret porte aussi bien sur les services de cyclopartage de trottinettes et vélos que sur les services de cyclopartage de cyclomoteurs et de motos. Par ailleurs, conformément à l'article 2, § 3, seuls les cyclomoteurs ou motos à propulsion électrique entrent en considération comme véhicule de cyclopartage. Cette limitation découle de motivations relatives à la protection de la qualité de l'air et du climat. En n'autorisant uniquement que des véhicules de cyclopartage électriques, les émissions de CO2 sont limitées et on évite que des émissions polluantes n'aboutissent dans l'atmosphère.

La présente proposition de décret inclut également dans la définition du véhicule de cyclopartage les tricycles et quadricycles motorisés qui, en principe, ne peuvent pas être entreposés en dehors de la chaussée dans la mesure où l'expérience bruxelloise montre que ceux-ci sont, malgré tout, souvent entreposés de manière gênante sur le trottoir, par manque d'emplacements réservés. Les arguments cités ci-dessus en matière d'impact sur l'espace public valent donc, de fait, pour ces véhicules également. Les autres arguments énumérés afin de justifier l'instauration d'un système de licence, s'appliquent également intégralement à ces catégories de véhicules. Conformément à l'article 2, § 3, ces catégories de véhicules de cyclopartage ne peuvent pas être mues par des moteurs fonctionnant aux combustibles fossiles ».

[‡] S'agissant d'une proposition de décret, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

Il ressort de ces développements que le système de licence, qui vise à encadrer le stationnement de véhicules en flotte libre dans l'espace public en Région wallonne et qui est destiné à s'appliquer aux véhicules à deux roues autorisés à stationner en dehors de la chaussée sur la base du Code de la route ¹, à savoir les véhicules mentionnés à l'article 1^{er}, 2^o, a), b) et c) de la proposition de décret, sera également applicable, par l'effet de l'article 1^{er}, 2^o, d), de la proposition de décret, à des véhicules qui, en vertu de la réglementation précitée, ne sont pas autorisés à stationner en dehors de la chaussée.

Comme la section de législation l'a déjà fait observer,

« une telle modalité revient, pour ces véhicules, dès lors qu'ils sont exploités par le titulaire d'une 'licence pour cyclopartage en flotte libre', à déroger aux règles que prévoit le Code de la route à l'égard de ces véhicules, alors que les règles de la police de la circulation routière auxquelles il est dérogé ressortissent à la compétence de l'autorité fédérale conformément à l'article 6, § 4, 3^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles » ².

Il s'ensuit que l'article 1^{er}, 2^o, d), de la proposition excède les compétences de la Région et doit être omis. Si l'intention est d'anticiper d'éventuelles modifications des règles du Code de la route concernant le stationnement en dehors de la chaussée, mieux vaut faire mention des cycles, cyclomoteurs et motos « autorisés à stationner en dehors de la chaussée en vertu du Code de la route » ³.

2. Au 6^o et au 10^o, le décret mentionné porte la date du 12 avril 2001.

3. Au 11^o, dans la définition d'« agent qualifié », la définition des missions des services de police relevant de la compétence de l'autorité fédérale, il convient de remplacer la formulation « sans préjudice des compétences du cadre opérationnel, administratif et logistique de la police fédérale et de la police locale », par une formulation du type « sans préjudice des compétences des fonctionnaires de la police fédérale et de la police locale pour l'application des dispositions du présent décret », déjà utilisée à l'article 6, § 1^{er}, du décret du 19 mars 2009 'relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques' ⁴.

¹ Voir l'article 23 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 'portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique'.

² Avis n° 63.660/4 donné le 2 juillet 2018 sur un avant-projet devenu l'ordonnance du 29 novembre 2018 'relative au cyclopartage en flotte libre', *Doc. parl.*, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2018-2019, n° A-732/1, pp. 17 à 24, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/63660.pdf>, observation n° 1 sous l'article 2.

³ *Ibidem*.

⁴ Voir l'avis n° 62.908/4 donné le 12 juillet 2018 sur un avant-projet devenu le décret du 4 avril 2019 'relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière', *Doc. parl.*, Parl. wall., 2018-2019, n° 1299/1, pp. 34 à 43, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/62908.pdf>, observation sous l'article 14.

Article 2

1. La division de l'article 2 de la proposition en trois paragraphes ne se justifie pas, chacun d'entre eux ne comportant qu'un seul alinéa.
2. L'habilitation figurant au paragraphe 2 gagnerait à être fusionnée avec celle figurant à l'article 3, § 2, dernier alinéa.

Article 3

1. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, l'habilitation confiée au Gouvernement en matière de protection de la vie privée doit être mieux encadrée dans la proposition de décret elle-même⁵.
2. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, le point j) n'est pas rédigé en des termes suffisamment précis et recoupe par ailleurs le point d) relatif au respect de la réglementation sociale.
3. Le paragraphe 2, alinéa 1^{er}, prévoit que l'opérateur doit présenter au collège communal les conditions générales d'utilisation du service de cyclopartage en flotte libre ainsi qu'un projet de gestion de la flotte de véhicules de cyclopartage « préalablement à la demande de licence ». La section de législation observe qu'il s'agit plutôt d'une obligation à respecter par l'opérateur qui a introduit une demande de licence. Dans ce cas, il serait plus adéquat de prévoir que le dossier de demande de licence doit contenir les conditions générales d'utilisation du service de cyclopartage en flotte libre ainsi qu'un projet de gestion de la flotte de véhicules de cyclopartage, qu'il appartiendra au demandeur de licence de venir présenter, le cas échéant, devant le collège communal.

Article 5

Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, 2°, la section de législation n'aperçoit pas la différence entre le point a) (interdiction d'entreposer les véhicules de cyclopartage « dans des zones nécessaires à la montée et à la descente des transports publics ») et le point d) (interdiction d'entreposer les véhicules de cyclopartage « de manière à bloquer l'accès aux transports en commun »). La question se pose en effet de savoir si le point d) n'englobe pas le point a).

De la même manière, il y a lieu de se demander si le point e) (interdiction d'entreposer les véhicules de cyclopartage « de manière à constituer une entrave à la circulation des piétons ») n'englobe pas le point f) (interdiction d'entreposer les véhicules de cyclopartage « de manière à bloquer l'accès aux passages pour piétons »).

⁵ Voir l'avis n° 63.660/4, observation n° 1 sous l'article 4.

Article 13

L'article 13 impose à l'opérateur de mettre sans frais à disposition de la commune et du Gouvernement l'information en temps réel sur l'usage des véhicules de cyclopartage.

La section de législation s'interroge sur la praticabilité de cette exigence d'information « en temps réel »⁶. Cette dernière doit être mieux définie, et ses modalités de mise en œuvre seront précisées par le Gouvernement.

En outre, telle que rédigée, cette exigence semble être une condition pour l'obtention d'une licence pour cyclopartage en flotte libre. Celle-ci aurait dès lors davantage sa place au sein de l'article 3, § 1^{er}, de la proposition à l'examen.

LE GREFFIER

LE PRÉSIDENT

Charles-Henri VAN HOVE

Martine BAGUET

⁶ Dans le même sens, voir l'avis n° 64.703/4 donné le 12 décembre 2018 sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 17 janvier 2019 'portant exécution de l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative au partage de modes transports en flotte libre constituant une alternative à la voiture', <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/64703.pdf>.