
PARLEMENT WALLON**SESSION 2019-2020**

8 NOVEMBRE 2019

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

**CONSEIL D'ETAT
LEGISLATION**

19 -12- 2019

**RAAD VAN STATE
WETGEVING**

RÉSUMÉ

La présente proposition de décret vise à soumettre le cyclopartage en flotte libre, à l'exemple des services de trottinettes partagées, à une obligation de licence.

DÉVELOPPEMENT

Depuis début 2019 en Wallonie (à Namur, Liège et Louvain-la-Neuve), différentes entreprises proposent des services de cyclopartage en flotte libre. Ceci implique que ces entreprises positionnent des véhicules à des endroits publics aléatoires, qui peuvent ensuite être utilisés à l'aide d'une application par les usagers de ces services. En Wallonie, les services proposés concernent en grande majorité des trottinettes. Après utilisation, les utilisateurs peuvent laisser la trottinette à l'endroit public de leur choix. Dans certaines villes, il existe aussi des cyclomoteurs électriques et des vélos en flotte libre et il est probable que ces services arrivent très bientôt en Wallonie.

Bien que ces services encouragent l'usage d'une mobilité « douce », un problème provoqué par le cyclopartage en flotte libre non régulé est la pression qu'il exerce sur l'espace public et sur les différents usagers de celui-ci sans concertation obligatoire préalable avec l'autorité publique. Des exemples d'autres villes, comme Amsterdam, Melbourne, Londres et différentes villes de Chine, ont pourtant démontré que la mise à disposition massive de vélos peut entraîner de sérieuses nuisances. Ainsi, l'infrastructure cyclable est accaparée par le cyclopartage et les trottinettes sont également souvent entreposées de façon encombrante sur les trottoirs. Dans les villes de Namur et de Liège, des chartes ont été mises en place pour tenter de réguler le phénomène de l'arrivée des trottinettes en flotte libre. Environ 150 trottinettes sont maintenant disponibles à Namur. Une charte ne reste cependant qu'un texte à valeur de *soft law*, de sorte que les opérateurs de cyclopartage peuvent en principe l'ignorer. Il devient donc nécessaire d'assurer une certaine sécurité juridique, d'autant plus que les villes wallonnes risquent de voir arriver d'autres services de cyclopartage (à l'exemple des vélos, hoverboards, etc.).

Les auteurs de la présente proposition de décret optent pour une approche équilibrée et proportionnelle, où un cadre est prévu et dans lequel tous les prestataires potentiels peuvent développer leurs services à condition de remplir un certain nombre d'obligations.

Les véhicules de cyclopartage constituent un complément aux transports publics. Afin de remédier aux problèmes cités plus haut et d'éviter des nuisances supplémentaires, l'objectif poursuivi par cette proposition de décret, est de soumettre le cyclopartage en flotte libre à l'obtention préalable d'une licence. Seuls les opérateurs qui disposent d'une telle licence sont autorisés sur le marché. Les conditions relatives aux licences et aux conditions d'exploitation ont pour objectif de concilier les avantages du cyclopartage avec l'espace public, la sécurité routière, la santé publique et l'environnement, ainsi qu'avec la protection des consommateurs et ce afin de promouvoir le développement raisonné du cyclopartage en flotte libre.

La présente proposition de décret ne porte pas uniquement sur les trottinettes mais, de manière plus géné-

rale, sur tous les véhicules qui peuvent être entreposés en dehors de la chaussée conformément au Code de la route. Ces véhicules, que l'on appelle « véhicules de cyclopartage » dans le cadre de la présente proposition de décret accaparent en effet, de manière similaire, l'espace public. Les véhicules qui normalement doivent être emportés à domicile par leur propriétaire sont ainsi entreposés, après utilisation dans le cadre d'un cyclopartage en flotte libre, dans un endroit public pour d'autres utilisateurs. En ce sens, la problématique de stationnement de ces véhicules dans le cadre d'un programme de cyclopartage diffère de la problématique générale de stationnement telle que prévue dans le Code de la route.

En rendant les opérateurs responsables du respect des différentes conditions relatives aux licences et aux conditions d'exploitation, ceux-ci sont incités à réfléchir dès la conception de leur service, à la limitation de leur impact éventuel sur le domaine public. Ainsi, les limitations des concentrations, les zones où des trottinettes ne peuvent être entreposées, l'obligation de résoudre les irrégularités dans les 24 heures et la redevance pour l'enlèvement des véhicules de cyclopartage permettent aux pouvoirs publics de veiller à une responsabilisation directe des opérateurs. Par ailleurs, la possibilité de prévoir une redevance pour l'utilisation du domaine public permet aux communes de prévoir à terme des infrastructures supplémentaires pour un stationnement non-invasif des trottoirs.

Les auteurs de cette proposition de décret souhaitent donc apporter un cadre normatif assurant un minimum de cohérence entre les villes wallonnes et accompagnant les communes afin qu'elles puissent gérer l'arrivée, non seulement des trottinettes en libre partage, mais aussi, des futurs véhicules de cyclopartage au sens large. Les auteurs ne veulent pas diminuer la flexibilité d'usage de ces véhicules mais, au contraire, apporter de la sécurité juridique pour que le marché puisse se développer harmonieusement et que des comportements positifs en lien avec l'usage d'une mobilité douce et respectueuse de l'espace public deviennent la norme.

Les auteurs de la présente proposition de décret estiment qu'un tel cadre, très largement inspiré du cadre normatif bruxellois (ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile), est positif pour la régulation de l'usage du domaine public.

Enfin, les mêmes auteurs considèrent que la présente proposition de décret est également l'occasion, d'une part, d'imposer l'usage d'électricité renouvelable, que ce soit dans le cadre du rechargement de ces véhicules de cyclopartage ou de la collecte de ceux-ci, et d'autre part, d'assurer des conditions décentes d'emploi aux personnes qui assurent la collecte et le rechargement de ces véhicules.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article définit un certain nombre de notions qui apparaissent dans la proposition de décret. 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.

Dans l'article 1^{er}, 4°, la notion de « cyclopartage » est définie de manière générale. Le « cyclopartage en flotte libre », qui est possible uniquement pour les opérateurs disposant d'une licence, est également défini dans l'article 1^{er}, 5°. Il s'agit d'une forme de cyclopartage où il n'est pas fait uniquement usage de lieux de stationnement réservés. De ce fait, les systèmes de vélos partagés où le service s'interrompt une fois le véhicule stationné à un « dock » (comme Li Bia Vélo dans la Ville de Namur) ne relèvent pas de la proposition de décret. L'exclusion du système de vélos partagés du champ d'application du décret se justifie notamment du fait que, contrairement à ce qui est le cas pour le cyclopartage en flotte libre, l'espace public est donné en concession à différents endroits à une partie bien déterminée. Par le biais de

cette concession, des obligations peuvent également être imposées. En outre, dans le système de vélos partagés, il est fait usage d'emplacements fixes, ce qui fait que l'impact sur l'espace public est beaucoup plus faible.

Article 2

Dans cet article, au §1^{er}, il est interdit aux opérateurs de proposer un service de cyclopartage en flotte libre sans l'obtention d'une licence. L'article III.2 du Code du droit économique autorise de soumettre le fait de proposer une activité de service à l'obtention préalable d'une licence. À cet effet, il est toutefois requis que le système de licences n'ait pas un fonctionnement discriminatoire par rapport au prestataire de service concerné, que le besoin d'un système de licences se justifie pour une raison impérative d'intérêt général et que le but poursuivi ne puisse être atteint par une mesure moins limitative, à savoir parce qu'un contrôle *a posteriori* surviendrait trop tardivement pour être réellement efficace.

En l'espèce, ces conditions sont remplies. Premièrement, les conditions imposées porteront uniquement sur la limitation de l'impact du cyclopartage sur l'espace public, la sécurité routière, la santé publique et l'environnement, ainsi que sur la protection des consommateurs, l'acquisition d'une idée de l'impact du cyclopartage sur la mobilité et tous les autres aspects qui promeuvent le bon fonctionnement du cyclopartage en flotte libre. En outre, il ne sera d'aucune manière fait de distinction sur la base de la personne de l'opérateur, ce qui fait que le système de licences n'a aucun effet discriminatoire.

Deuxièmement, il y a différentes raisons impératives d'intérêt général qui justifient l'instauration du système de licences. Il est certain que le cyclopartage en flotte libre a déjà, à ce jour, un gros impact sur l'espace public. L'expérience quotidienne le démontre dans les villes où ces services sont disponibles. Des exemples à l'étranger démontrent, en outre, que les nuisances potentielles sont encore plus importantes sans régulation en la matière. Ainsi, à Amsterdam, de grandes parties des parkings à vélos publics sont occupées par des véhicules de cyclopartage et on constate également à cet endroit et dans d'autres villes européennes que ces véhicules de cyclopartage sont déposés massivement dans l'espace public. En Chine, où le cyclopartage en flotte libre existe déjà depuis plus longtemps, il est même question de concentrations massives de véhicules de cyclopartage, ce qui fait que les trottoirs, places et même les entrées de métro deviennent inaccessibles. Conformément à la réglementation actuelle, différents types de véhicules de cyclopartage peuvent être entreposés sur le trottoir, toutefois à la condition qu'ils n'entravent pas ou ne rendent pas dangereuse la circulation des autres usagers de la route. En rendant le cyclopartage en flotte libre dépendant d'une licence, un contrôle peut être exercé sur l'offre et on peut, par conséquent, éviter qu'il y ait une suroffre de véhicules de cyclopartage, avec les nuisances que cela entraîne pour l'espace public. En intégrant le fait

que dans les conditions d'exploitation des opérateurs autorisés que les véhicules de cyclopartage doivent être entreposés conformément au Code de la route et que les opérateurs en assumant la responsabilité finale, on peut veiller à ce que l'impact négatif sur l'espace public soit minime.

Les conditions d'exploitation en matière de délimitation des zones où il est interdit temporairement ou de manière permanente d'entreposer le véhicule de cyclopartage ou la possibilité de fixer des concentrations maximales s'inscrivent également dans le cadre de cet objectif. La violation des conditions d'exploitation peut mener à la suspension ou l'annulation de la licence. De ce fait, il est possible de retirer leur licence aux opérateurs qui négligent de respecter les conditions d'exploitation et de les éliminer ainsi de manière permanente du marché. Cette possibilité n'existe pas sans l'instauration d'une licence.

La promotion de la sécurité routière constitue également une raison impérative d'intérêt général. En imposant des conditions relatives aux licences et des conditions d'exploitation, les opérateurs sont, en effet, obligés de garantir que les prescriptions de sécurité des véhicules de cyclopartage soient respectées. Vu qu'il n'existe pas de contrôle technique général des véhicules de cyclopartage comme pour les voitures, il s'agit là d'une manière efficace de responsabiliser l'utilisateur individuel mais également les opérateurs pour une sécurité routière maximale.

La protection des consommateurs est également une raison impérative d'intérêt général qui justifie l'instauration d'un système de licences. L'utilisateur d'un service de cyclopartage en flotte libre dans l'espace public part du principe que les véhicules de cyclopartage prévus répondent à toutes les normes de sécurité, tandis que c'est l'utilisateur lui-même qui est responsable de respecter le Code de la route. En responsabilisant l'opérateur dans ce domaine, celui-ci veillera à ce que les véhicules de cyclopartage proposés répondent à toutes les exigences techniques et de sécurité, ce qui est profitable au consommateur final.

Enfin, dans le cadre du cyclopartage en flotte libre, ne peuvent être proposés que des véhicules de cyclopartage qui ne sont pas propulsés par un moteur fonctionnant aux combustibles fossiles, ce qui est bénéfique pour l'environnement et la santé publique.

La deuxième condition posée à l'article III.2 du Code du droit économique est également remplie. Les raisons impératives d'intérêt général susmentionnées ne peuvent, en effet, être réalisées que par l'instauration d'un système de licences. Un décret qui ne se limiterait qu'à l'imposition d'un certain nombre de règles à suivre lors de l'exploitation d'un système de cyclopartage en flotte libre serait sensiblement moins efficace. On peut ainsi constater qu'à l'heure actuelle, il y a déjà des centaines de trottinettes proposées dans le cadre du cyclopartage en flotte libre. Celles-ci provoquent des nuisances dans l'espace public des villes concernées. En organisant un système de cyclopartage en flotte libre qui n'est possible qu'après l'obtention d'une licence, on peut éviter cette nuisance.

Dans ce même article, au §3, il est stipulé que seuls les véhicules de cyclopartage sans moteur ou à moteur électrique sont autorisés dans le cadre du système de cyclopartage en flotte libre. Il est donc interdit de reprendre dans un système de cyclopartage en flotte libre des véhicules de cyclopartage propulsés par un moteur thermique.

Conformément à l'article III.13, §1^{er}, 2^o, du Code du droit économique, il est autorisé de rendre l'exercice d'activités de service dépendant de conditions ayant pour but la santé publique et la protection de l'environnement. En n'autorisant que des véhicules de cyclopartage électriques et en interdisant les véhicules de cyclopartage propulsés par des moteurs thermiques, les émissions de CO₂ sont limitées et on évite que des polluants n'aboutissent dans l'atmosphère à cause du cyclopartage en flotte libre. Conformément à cette disposition, un moteur fonctionnant à l'hydrogène est également autorisé. Une telle interdiction est incontestablement bénéfique pour la santé publique et l'environnement.

Les véhicules de cyclopartage fonctionnant aux combustibles fossiles sont plus nuisibles pour l'environnement et la santé publique que ce genre de véhicules en propriété privée. La nature des systèmes de cyclopartage en flotte libre est, en effet, que ce genre de véhicules soient utilisés au maximum. Les opérateurs visent évidemment un taux de rotation maximal de leurs véhicules de cyclopartage. Vu qu'un véhicule de cyclopartage fonctionnant à l'énergie fossile est plus souvent utilisé que son équivalent en propriété privée, des particules nuisibles seront plus souvent émises que par un véhicule similaire en propriété privée. D'un point de vue de la santé publique et de l'environnement, il est donc justifié de n'autoriser que les véhicules de cyclopartage propulsés par un moteur non-thermique.

Article 3

Cet article stipule que le Gouvernement fixe les conditions d'obtention d'une licence. Des exemples potentiels de conditions relatives aux licences qui s'inscrivent dans le cadre des objectifs énumérés dans le paragraphe §1^{er}, sont notamment :

- la fixation du nombre maximum de véhicules de cyclopartage proposés, soit par opérateur, soit pour tous les opérateurs ensemble, avec une garantie d'accès pour chaque opérateur;
- les exigences techniques auxquelles les véhicules de cyclopartage doivent répondre;
- la mesure de reporting des données d'utilisation par les opérateurs aux communes et à la Région;
- l'obligation d'une assurance au profit des utilisateurs du cyclopartage en flotte libre;
- la possibilité d'apposer de la publicité sur les véhicules de cyclopartage;
- l'imposition de certaines obligations en matière d'open data et de data sharing;
- l'imposition de l'interopérabilité entre les différents systèmes de cyclopartage, les transports publics ou d'autres modes de transport;

- le fait de mettre à disposition une personne de contact disponible 24h/24 afin que les autorités puissent disposer d'un interlocuteur privilégié auquel s'adresser en cas de besoin;
- la possibilité de prévoir une infrastructure de recharge par les opérateurs, avec, en outre, l'utilisation obligatoire d'énergie verte.

En vertu de cet article, il est également possible d'imposer certaines conditions en matière de tarification, comme l'imposition d'un prix minimum ou maximum, le fait de demander une garantie de retrait d'un véhicule de cyclopartage ou l'imposition de certaines possibilités de paiement. Afin de couvrir, à terme, au maximum le territoire de chaque commune concernée, des conditions en matière de taux de couverture peuvent être imposées si cela s'avère nécessaire. Le paragraphe 3 de cet article prévoit la possibilité pour le conseil communal de fixer un nombre maximum de licences pour le cyclopartage en flotte libre.

Si le système de licences à instaurer s'avère insuffisant pour concrétiser les raisons impératives d'intérêt général présumées, à savoir la réduction de l'impact du cyclopartage en flotte libre sur l'espace public, la possibilité est gardée ouverte dans la présente proposition de décret de limiter le nombre de licences à l'avenir. La limitation du nombre de licences étant une mesure qui va plus loin que la réglementation du service en soi, le conseil communal devra justifier, le cas échéant, la proportionnalité d'une telle mesure.

Concernant les personnes dont l'emploi est de collecter et de recharger les véhicules de cyclopartage, l'opérateur devra respecter les conditions de sous-traitance fixées par le Gouvernement. Celles-ci devront permettre un travail décent des collecteurs et du personnel se chargeant de la recharge des véhicules de cyclopartage.

Dans l'hypothèse d'un règlement complémentaire visé par le décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun, la commune ou le Gouvernement peut imposer aux opérateurs une suspension totale ou partielle du service de cyclopartage en flotte libre.

Article 4

Cet article stipule que la prolongation d'une licence dépend uniquement du fait de continuer à remplir les conditions relatives aux licences. Il est donc possible, conformément à l'article III.10 du Code du droit économique, de limiter la durée de validité de la licence dans le temps.

La durée de la licence est de six ans, soit la durée d'une mandature communale.

Article 5

Cet article stipule que les principes mentionnés portant sur les conditions d'exploitation ont, notamment, pour but de limiter au maximum l'impact négatif du cyclopartage en flotte libre sur l'espace public. Les différentes conditions sont fixées par le conseil communal

par voie de règlement. Celles-ci peuvent notamment porter sur le taux de rotation.

Par ailleurs, il est également possible que le conseil communal impose des règles spécifiques concernant l'entreposage des véhicules de cyclopartage, où une distinction peut être faite en fonction de la catégorie.

Les opérateurs doivent agir de manière préventive et curative afin de garantir le respect des conditions d'exploitation. Ainsi, un opérateur doit, par exemple, veiller à ce que l'application qu'il utilise pour le cyclopartage en flotte libre ne permette pas de stationner un véhicule de cyclopartage de manière réglementaire dans une zone où ceci est interdit ou dans une zone où il y a une trop forte concentration de véhicules de cyclopartage. Une autre possibilité peut consister à ce que l'opérateur se charge de la redistribution des véhicules de cyclopartage sur le territoire ou développe un système efficace pour enlever les véhicules endommagés.

Il est également prévu que les conseils communaux puissent intégrer dans leur règlement une disposition relative aux nuisances sonores provoquées par les véhicules de cyclopartage durant la nuit. En effet, ces véhicules possèdent souvent des mécanismes anti-vol sous forme d'alarme émettant un son répétitif. Le déclenchement de cette alarme en milieu urbain durant la nuit entraîne des nuisances sonores perturbant le sommeil des individus vivant en ces lieux.

Le non-respect de cette obligation peut mener au final à la suspension ou l'annulation de la licence. Aux §3 et §4 de ce même article, il est prévu que les véhicules de cyclopartage puissent être enlevés de la voie publique si une infraction aux conditions d'exploitation n'est pas résolue par l'opérateur dans les 24 heures qui suivent la notification par le collège communal. Le cas échéant, une redevance sera prélevée à cet effet.

Article 6

Cet article stipule que la redevance prévue à l'article 5 est une compensation pour l'usage de l'espace public. L'espace public est géré et entretenu par les pouvoirs publics. Les organisations qui en font usage, en particulier à des fins commerciales, doivent pourvoir être soumises au paiement d'une redevance. Celle-ci est fixée entre 1 et 25 euros. Le montant reste faible pour ne pas freiner le développement du marché.

Les systèmes de cyclopartage causent par ailleurs des coûts supplémentaires pour les pouvoirs publics, dans la mesure où ils doivent par exemple intervenir en cas de divers problèmes causés par lesdits véhicules ou encore prévoir des parkings supplémentaires dans l'espace public. Une redevance se justifie donc à cet égard également.

Il peut y avoir une différenciation en fonction du type de véhicule de cyclopartage. Cette différenciation s'explique par le fait que les différentes catégories de véhicules de cyclopartage sont de tailles différentes et sont utilisés de manière différente, ce qui fait que l'impact de ces différentes catégories sur l'espace public ne sera pas identique.

Les redevances sont encaissées par la commune.

Article 7

Cet article porte uniquement sur la situation où les véhicules de cyclopartage sont mis à disposition sans licence dans un service de cyclopartage en flotte libre. Cela peut être le cas lorsqu'un opérateur n'a jamais demandé de licence, mais aussi lorsqu'une licence existante est suspendue, retirée ou non prolongée. Les violations des conditions relatives aux licences et des conditions d'exploitation ne relèvent pas du champ d'application de cet article. Le §1^{er} de cet article prévoit la possibilité de saisir les véhicules d'autopartage mis ainsi à disposition.

Le mécanisme de sanction est de nature administrative de sorte que les principes et réglementations entourant la motivation et la contestation d'une amende administrative sont d'application. Un recours au Conseil d'État est donc ouvert contre les décisions du collège communal de saisir les véhicules de cyclopartage et d'infliger des amendes administratives.

Article 8

Cet article stipule que la procédure de suspension ou de retrait de la licence peut être lancée en cas d'infraction aux dispositions du chapitre II ou III de la présente proposition de décret. Cette procédure ne peut, évidemment, pas être appliquée aux opérateurs qui organisent un service de cyclopartage en flotte libre sans licence.

Ce n'est qu'après le retrait éventuel de la licence qu'il est possible de saisir les véhicules de cyclopartage.

Article 9

Cet article traite des amendes infligées en cas de non-respect aux dispositions du chapitre II ou III de la présente proposition de décret. L'amende peut être octroyée sans que la licence ne soit suspendue.

Un recours auprès du Gouvernement de la décision du collège communal est possible.

Article 10

Cet article régle la recherche et la constatation des infractions aux différentes dispositions de la présente proposition de décret.

Conformément à l'article 11 de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, les Régions peuvent, par décret, accorder la qualité d'agent ou d'officier de police judiciaire à des agents assermentés du Gouvernement régional ou d'organismes ressortissant à

l'autorité ou au contrôle de ce Gouvernement, et régler la force probante de leurs procès-verbaux.

Les agents qualifiés pour veiller à la recherche et à la constatation des infractions aux dispositions de la présente proposition de décret, ainsi qu'aux arrêtés, règlements communaux et licences pris en exécution de ses dispositions sont :

- 1° le personnel du cadre opérationnel de la police fédérale et de la police locale;
- 2° le personnel du cadre administratif et logistique de la police fédérale et locale;
- 3° le personnel des services de contrôle compétents du Service public de Wallonie désignés par le Gouvernement.

Articles 11 et 12

Ces articles stipulent que les communes doivent réaliser des plans communaux de mobilité ou des plans urbains de mobilité. Les services de cyclopartage en flotte libre devraient être intégrés à ces plans. Le décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales est donc adapté en ce sens.

Article 13

Cet article stipule que l'accès aux données en lien avec la mobilité sont essentielles pour permettre aux autorités publiques, régionales comme communales, d'adapter leur politique de manière cohérente. Les auteurs de la présente proposition de décret suggèrent dès lors que les opérateurs mettent sans frais à disposition de la commune et du Gouvernement l'information en temps-réel sur l'usage des véhicules de cyclopartage.

Ces données concernent uniquement la géolocalisation des véhicules sans aucune donnée personnelle quant à l'utilisateur.

Article 14

Cet article stipule qu'il n'est pas impossible qu'à terme il fasse sens d'utiliser un véhicule de cyclopartage d'une commune à une autre. Le Gouvernement fixera donc les normes en la matière.

Article 15

Cet article fixe l'entrée en vigueur de la présente proposition de décret. Le délai laissé aux opérateurs et communes concernés est raisonnable.

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

Chapitre I^{er} - Définitions

Article 1^{er}

Pour l'application du présent décret, on entend par :

- 1° Code de la route : 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° véhicule de cyclopartage :
 - a) un cycle au sens de l'article 2.15.1 du Code de la route;
 - b) un cyclomoteur, à savoir un cyclomoteur à deux roues au sens de l'article 2.17 du Code de la route;
 - c) une motocyclette, à savoir un véhicule motorisé à deux roues au sens de l'article 2.18 du Code de la route, sans side-car;
 - d) tous les autres véhicules définis aux articles 2.15.2, 2.15.3, 2.17, 2.18, 2.19 et 2.20 du Code de la route;
- 3° collecte : la mise à disposition et le retrait du domaine public de véhicules de cyclopartage;
- 4° cyclopartage : service où des véhicules de cyclopartage sont mis à disposition de plusieurs utilisateurs pour des déplacements occasionnels, où le véhicule de cyclopartage est entreposé, après chaque usage, pour un autre utilisateur;
- 5° cyclopartage en flotte libre : forme de cyclopartage où les véhicules de cyclopartage sont mis à disposition des utilisateurs notamment sur la voie publique, et où le début et la fin de la période de location des véhicules de cyclopartage ne sont pas uniquement autorisés dans les parkings réservés;
- 6° électricité verte : électricité telle que définie à l'article 2, 11°, du décret du 12 avril 2014 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité;
- 7° licence pour cyclopartage en flotte libre : licence au sens de l'article 3 qui autorise les opérateurs à fournir un service de cyclopartage en flotte libre;
- 8° opérateur : prestataire d'un service de cyclopartage en flotte libre;
- 9° parking réservé : aménagement physique dans l'espace public pour entreposer des véhicules de cyclopartage, uniquement réservé aux véhicules de cyclopartage d'un ou de plusieurs opérateurs spécifiques donnés;
- 10° véhicule électrique : véhicule tel que défini à l'article 2, 27°bis du décret du 12 avril 2014 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité;

- 11° agent qualifié : agent désigné par le Gouvernement sans préjudice des compétences du cadre opérationnel, administratif et logistique de la police fédérale et de la police locale.

Chapitre II - Licence pour cyclopartage en flotte libre

Art. 2

§1^{er}. Aucun opérateur ne peut organiser, sans licence, un service de cyclopartage en flotte libre sur le territoire de la Région wallonne.

§2. Le Gouvernement fixe la procédure pour l'introduction et l'examen des demandes de licence.

§3. Les véhicules de cyclopartage mis à disposition dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre ne peuvent pas être équipés d'un moteur ou d'une assistance qui produit localement ou directement des émissions polluantes ou qui contiennent des gaz à effet de serre ou des particules fines.

Art. 3

§1^{er}. Le Gouvernement fixe les conditions générales d'obtention d'une licence pour cyclopartage en flotte libre.

Ces conditions portent sur :

- a) la limitation de l'impact du cyclopartage sur l'espace public;
- b) la sécurité routière;
- c) la santé publique et l'environnement;
- d) le respect de la réglementation sociale et fiscale;
- e) la protection de la vie privée des utilisateurs, à savoir l'usage de leurs données personnelles par les opérateurs;
- f) l'acquisition de connaissances sur l'impact du cyclopartage en termes de mobilité;
- g) la souscription à une assurance couvrant la responsabilité civile de l'opérateur;
- h) l'usage d'électricité verte pour le rechargement des véhicules en cyclopartage qui sont entièrement ou partiellement propulsés par un moteur électrique;
- i) l'usage d'un véhicule électrique lorsqu'un véhicule automobile est employé par l'opérateur ou un tiers dans le cadre de la collecte des véhicules de cyclopartage;

j) les conditions décentes d'emploi en matière de sous-traitance dans le cadre de la collecte des véhicules de cyclopartage;

k) tous les autres aspects qui promeuvent le bon fonctionnement du cyclopartage en flotte libre.

Une distinction peut être opérée entre les différents types de véhicule de cyclopartage.

§2. Préalablement à la demande de licence, 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.

Le collège communal délibère sur l'octroi de la licence en précisant notamment le type de véhicules de cyclopartage, le périmètre couvert et le nombre minimal et maximal de véhicules de cyclopartage pour lequel la licence est octroyée.

Le Gouvernement fixe la procédure d'octroi de licence par le collège communal.

§3. Le conseil communal peut fixer par voie de règlement le nombre maximum de licences pour cyclopartage en flotte libre.

Art. 4

La durée d'une licence est de six ans. La licence peut être renouvelée un nombre illimité de fois pour une même durée.

Art. 5

§1^{er}. Les conditions d'exploitation des services de cyclopartage en flotte libre sont fixées par voie de règlement par le conseil communal. Il peut procéder à une distinction entre les différentes catégories de véhicules de cyclopartage.

Les principes suivants sont au moins appliqués aux conditions d'exploitation :

1° les véhicules de cyclopartage qui sont mis à disposition dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre peuvent uniquement être entreposés conformément au Code de la route ainsi qu'aux réglementations régionales et communales en vigueur;

2° les véhicules de cyclopartage ne peuvent pas être entreposés :

a) dans des zones nécessaires à la montée et à la descente des transports publics;

b) de manière à bloquer l'accès aux commerces;

c) de manière à bloquer l'accès aux quais;

d) de manière à bloquer l'accès aux transports en commun;

e) de manière à constituer une entrave à la circulation des piétons;

f) de manière à bloquer l'accès aux passages pour piétons.

3° le conseil communal peut fixer un seuil maximal d'émission sonore à ne pas dépasser entre 22 heures et 6 heures ou limiter les heures d'utilisation en période nocturne;

4° le conseil communal peut fixer des zones dans lesquelles il est interdit, temporairement ou de manière permanente, d'entreposer des véhicules de cyclopartage. Ces zones sont immédiatement portées à la connaissance des opérateurs et imposées aux utilisateurs du service de cyclopartage en flotte libre;

5° les véhicules de cyclopartage qui sont mis à disposition par les opérateurs ne peuvent pas être endommagés et doivent, à tout moment, répondre aux prescriptions techniques;

6° le conseil communal peut fixer une concentration minimale ou maximale de véhicules de cyclopartage sur une superficie donnée. La concentration minimale ou maximale peut porter sur les véhicules de cyclopartage de chaque opérateur individuel ou sur l'ensemble des véhicules de cyclopartage de tous les opérateurs;

§2. Les opérateurs agissent de manière préventive afin de garantir le respect des conditions d'exploitation des services de cyclopartage en flotte libre. En cas de violation de l'une des conditions d'exploitation, l'opérateur régularise la situation dans les 24 heures qui suivent la notification par les services compétents de la commune.

§3. En cas de violation de l'une des conditions d'exploitation, les véhicules de cyclopartage peuvent être enlevés de la voie publique à l'expiration du délai mentionné au §2.

§4. Pour l'enlèvement, conformément au §3, une redevance forfaitaire est perçue à charge de l'opérateur qui met les véhicules de cyclopartage à disposition. Le conseil fixe le montant dans une fourchette située entre 20 et 400 euros par véhicule de cyclopartage.

Une distinction peut être opérée entre les différentes catégories de véhicules de cyclopartage.

Chapitre III - Redevance

Art. 6

§1^{er}. Le conseil communal peut imposer, pour chaque véhicule de cyclopartage qui est utilisé pour un service de cyclopartage en flotte libre, une redevance pour l'utilisation du domaine public.

§2. Le conseil communal fixe, le cas échéant, l'ampleur de la redevance dans une fourchette située entre 1 et 25 euros par an et par véhicule de cyclopartage.

Une distinction peut être opérée entre les différentes catégories de cycles partagés.

Chapitre IV - Infractions et sanctions

Art. 7

§1^{er}. Si un service de cyclopartage en flotte libre est organisé sans licence, le collège procède à une saisie des véhicules de cyclopartage mis à disposition par un opérateur dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre.

§2. Est puni d'une amende administrative de 50 à 25 000 euros par le collège communal l'opérateur qui exploite sans licence un service de cyclopartage en flotte libre.

§3. Le Gouvernement fixe la procédure pour infliger une amende administrative et peut en indexer le montant.

Art. 8

§1^{er}. En cas de non-respect de l'une des dispositions du chapitre II ou III, par un opérateur disposant d'une licence, l'opérateur concerné en est informé.

Un délai est imposé à l'opérateur dans lequel celui-ci est tenu de régulariser la situation. Ce délai est de minimum une semaine et maximum six mois à partir de la notification.

§2. Si la situation n'est pas régularisée dans le délai prévu, la licence peut être suspendue, après que l'opérateur ait été entendu au préalable.

Dès que l'opérateur régularise la situation, la suspension de la licence est levée.

§3. Si la situation n'est pas régularisée dans les six mois qui suivent la suspension de la licence, la licence peut être retirée, après que l'opérateur ait été entendu au préalable.

§4. Le Gouvernement définit les modalités de la procédure de suspension et de retrait.

Art. 9

§1^{er}. Est puni d'une amende administrative de 50 à 25 000 euros par le collège communal l'opérateur qui ne régularise pas le non-respect d'une des dispositions des chapitres II et III dans le délai fixé à l'article 8, §1.

Le Gouvernement fixe la procédure pour infliger des amendes administratives et peut en indexer le montant.

§2. L'opérateur peut introduire un recours auprès du Gouvernement dans les vingt jours ouvrables de la notification de la décision.

Le Gouvernement fixe la procédure de recours visée à l'alinéa précédent.

Art. 10

Les agents qualifiés sont habilités à rechercher et constater les infractions aux dispositions du présent décret, aux arrêtés d'exécution, règlements communaux ou licences délivrées en vertu du présent décret.

Les agents qualifiés sont également habilités à prendre toute mesure nécessaire dès qu'un véhicule de cyclopartage sans licence est mis à disposition dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre.

Les agents qualifiés constatent les infractions par des procès-verbaux. Une copie des procès-verbaux est adressée à l'opérateur, dans les vingt jours de la constatation des infractions.

Chapitre V - Dispositions finales

Art. 11

L'article 4 du décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales est complété par le paragraphe 3 rédigé comme suit :

« §3. Le plan urbain de mobilité est réalisé en tenant compte des conditions d'exploitation des services de cyclopartage tels que visés dans le 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. ».

Art. 12

L'article 12 du décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales est complété par un paragraphe 4 rédigé comme suit :

« §4. Le plan communal de mobilité est réalisé en tenant compte des conditions d'exploitation des services de cyclopartage tels que visées dans le 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. ».

Art. 13

Sans préjudice de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel et du Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), l'opérateur met sans frais à disposition de la commune et du Gouvernement l'information en temps réel sur l'usage des véhicules de cyclopartage.

Le Gouvernement fixe la procédure selon laquelle l'alinéa précédent est exécuté.

Art. 14

Le Gouvernement fixe les normes complémentaires s'appliquant à l'usage de véhicules de cyclopartage sur le territoire de plusieurs communes.

Art. 15

Le présent décret entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023.

Le Gouvernement peut fixer une date d'entrée en vigueur antérieure à celle mentionnée à l'alinéa 1^{er}.

J. MATAGNE

A.-C. GOFFINET

M. VANDORPE

F. DESQUESNES

M.-M. SCHYNS

C. BASTIN