339 (2020-2021) — N° 1

PARLEMENT WALLON

SESSION 2020-2021

18 NOVEMBRE 2020

PROPOSITION DE DÉCRET

relatif au cyclopartage en flotte libre et modifiant les articles 4 et 12 du décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales

déposée par

MM. Matagne, Fontaine, Mme Mathieux et M. Heyvaert

site web : www.parlement-wallonie.be
courriel : courriel@parlement-wallonie.be

RÉSUMÉ

La présente proposition de décret vise à soumettre le cyclopartage en flotte libre à une obligation de licence.

Elle fait suite aux auditions concernant la proposition de décret relatif aux modes de transports doux et partagés en flotte libre et modifiant les articles 4 et 12 du décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales, déposée par Monsieur Matagne, Mesdames Goffinet, Vandorpe, Monsieur Desquesnes, Madame Schyns et Monsieur Bastin (Doc. 65 (2019-2020) – N° 1).

DÉVELOPPEMENT

Un cadre normatif minimal pour le cyclopartage

Depuis début de l'année 2019 dans plusieurs grandes villes de Wallonie, différentes entreprises proposent des services de cyclopartage en flotte libre. Ceci implique que ces entreprises positionnent des véhicules à des endroits publics aléatoires, ces véhicules pouvant ensuite être utilisés notamment à l'aide d'une application pour téléphone portable. 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. Ailleurs qu'en Wallonie, il existe aussi des cyclomoteurs électriques et des vélos en flotte libre et il est probable et souhaitable que de tels services arrivent également bientôt en Wallonie.

Bien que ces services encouragent l'usage d'une mobilité douce, le cyclopartage exerce une certaine pression sur l'espace public. Un opérateur peut également, en principe, déployer actuellement son service sans concertation avec l'autorité locale. 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. Une charte ne reste cependant qu'un texte à valeur de droit souple, de sorte que les opérateurs de cyclopartage peuvent en principe l'ignorer. Il est donc important d'assurer une certaine sécurité juridique, d'autant plus que les villes wallonnes risquent de voir arriver d'autres services de cyclopartage comme des vélos ou des scooters en flotte libre.

Les auteurs de la présente proposition de décret optent pour une approche équilibrée et proportionnée, dans laquelle tous les prestataires potentiels peuvent développer leurs services à condition de remplir un certain nombre d'obligations minimales.

Les véhicules de cyclopartage constituent un complément aux transports publics qu'il convient d'encourager mais aussi de réguler. L'objectif poursuivi par la présente proposition de décret est en conséquence 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 la sécurité routière, la santé publique et l'environnement, ainsi qu'avec la protection des consommateurs et ce afin de promouvoir le développement raisonné de ce secteur d'activité.

La présente proposition de décret ne porte pas uniquement sur les trottinettes mais, de manière plus générale, sur tous les véhicules qui peuvent être entreposés en dehors de la chaussée conformément au Code de la route. Les véhicules qui normalement doivent être emportés à domicile par leur propriétaire sont dans le cadre de ces services entreposés après utilisation dans un endroit public pour d'autres utilisateurs. En rendant les opérateurs responsables du respect des différentes conditions de licence et d'exploitation, ceux-ci sont incités à réfléchir dès l'arrivée de leur service sur le territoire d'une commune, à la limitation de leur impact éventuel sur le domaine public.

Par ailleurs, la possibilité de prévoir une redevance communale permet aux communes de prévoir, à terme, des infrastructures supplémentaires pour permettre le stationnement adéquat de ces véhicules.

Les auteurs de la présente proposition de décret souhaitent donc apporter un cadre normatif assurant un minimum de cohérence entre les villes wallonnes afin qu'elles puissent gérer l'arrivée, non seulement des trottinettes en flotte libre 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 nécessaire 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 et de l'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.

Les auteurs considèrent aussi 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.

Réflexion parlementaire autour de ce cadre normatif

La Commission de l'énergie, du climat et de la mobilité du Parlement s'est largement saisie de cette question dans le cadre des discussions à propos de la proposition de décret relatif aux modes de transports doux et partagés en flotte libre et modifiant les articles 4 et 12 du décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales, déposée par Monsieur Matagne, Mesdames Goffinet, Vandorpe, Monsieur Desquesnes, Madame Schyns et Monsieur Bastin (Doc. 65 (2019-2020) – N° 1).

Ont été auditionnés :

– M. De Schutter, Directeur Développement territorial à l'Union des villes et communes de Wallonie (UVCW);

– M. Derweduwen, Administrateur délégué de l'Agence wallonne pour la Sécurité routière (AWSR);

– Mme Scailquin, Échevine de l'Urbanisme, de l'Attractivité urbaine et de l'Emploi de la Ville de Namur;

– M. Khabazan, conseiller juridique à Bruxelles Mobilité;

– M. Foret, Échevin en charge de la Transition écologique, de la Mobilité, de la Propreté et du Numérique de la Ville de Liège;

– M. da Câmara, Échevin de la Mobilité, des Voiries et de la Culture de la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve;

– Mme Lefèvre, Responsable des affaires publiques « Nouvelles Mobilités », EMEA-Uber;

– M. Robert, Administrateur de Coursier wallon;

– M. Mignonsin, Gestionnaire opérationnel de Rayon9.

Parallèlement, toujours dans le cadre de ces discussions, les avis écrits suivants ont été reçus :

– l'avis de l'Union des Villes et Communes de Wallonie du 7 janvier 2020;

– l'avis n°06/2020 de l'Autorité de protection des données du 17 janvier 2020;

– l'avis de la société Lime du 31 janvier 2020;

– l'avis 66.850/4 de la Section de législation du Conseil d'État du 5 février 2020;

– l'avis de l'association Atingo du 19 mars 2020;

– l'avis de la société Axio du 24 mars 2020;

– l'avis d'Assuralia du 26 mars 2020;

– l'avis de la société Knot du 15 avril 2020.

Ces discussions ont été riches d'enseignements et ont permis aux auteurs d'aboutir à la présente proposition de décret.

L'importance du développement du cyclopartage

Le marché du cyclopartage est en plein développement, spécialement dans les grandes villes. Celui-ci reste néanmoins encore instable.

Les auteurs de la présente proposition de décret souhaitent voir se développer ce service. Il s'agit en effet d'encourager l'usage de modes de transports doux.

Par ailleurs, l'usage de ce mode de transport a tout son intérêt dans le cadre de la crise sanitaire que la Wallonie et le reste de l'Europe et du monde connaissent. Le 29 avril 2020, selon un sondage de l'ASBL Maestromobile, un tiers des personnes interrogées disait vouloir moins utiliser les transports en commun. Parallèlement, dans les villes où le cyclopartage est bien implanté, comme à Bruxelles, l'usage de ces services a considérablement augmenté. L'usage du service « Billy » a ainsi doublé depuis le premier confinement de mars 2020 (1).

Le 13 mai 2020, selon une enquête relative aux choix de mobilité dans le contexte de crise sanitaire menée une fois encore par l'ASBL Maestromobile, 29% des 3 130 répondants déclaraient qu'ils prendraient moins les transports publics. 34% des sondés ont cependant affirmé qu'ils feraient davantage de vélo ou de trottinette (2). Le cyclopartage constitue sans nul doute une réponse à cette demande.

Il s'agit d'une tendance mondiale. Les trajets en trottinettes semblent ainsi 20 à 25% plus long en moyenne au niveau mondial que par le passé et cela s'explique par le fait que les utilisateurs réalisent des trajets « navette » et des trajets essentiels via cyclopartage (3). La Wallonie connait la même tendance là où ces services sont disponibles. En effet, la société Dott a déployé 300 trottinettes en cyclopartage supplémentaires à Liège, pour un total de 500 dans la Cité ardente fin juillet 2020 (4).

Pour ces raisons également, les auteurs souhaitent voir le marché wallon du cyclopartage se développer.

1. La Libre, « Cette crise est une véritable opportunité de transformer la mobilité », in *www.lalibre.be*, URL : https://urlz.fr/ed6b [en ligne], 29 avril 2020.
2. L'Echo, « À Bruxelles, les vendeurs de vélos sont pris d'assaut », in *www.lecho.be*, URL : https://urlz.fr/ed6s [en ligne], 13 mai 2020.
3. The Financial Times, « The big scooter bounce back begins », in *www.ft.com*, URL : https://urlz.fr/ed6K [en ligne], 6 juillet 2020.
4. RTL, « Dott double sa flotte de trottinettes à Liège et couvrira les 19 communes bruxelloises », in *www.rtl.be*, URL : https://urlz.fr/ed6R [en ligne], 14 juillet 2020.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Chapitre 1er - Définitions

Article 1er

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 s'agit des véhicules qui, conformément aux articles 23.3 et 23.4 du Code de la route, peuvent être entreposés en dehors de la chaussée, donc sur le trottoir. Il est renvoyé aux dispositions adéquates du Code de la route.

Par ailleurs, conformément à l'avis 66.850/4 de la Section de législation du Conseil d'État à propos de la proposition de décret relatif aux modes de transports doux et partagés en flotte libre et modifiant les articles 4 et 12 du décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales, déposée par Monsieur Matagne, Mesdames Goffinet, Vandorpe, Monsieur Desquesnes, Madame Schyns et Monsieur Bastin (Doc. 65 (2019-2020) – N° 1) : « 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 ». L'article 1er, 10°, d) de la présente proposition de décret reprend donc cette formulation.

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.

Dans l'article 1er, 5°, 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 défini dans l'article 1er, 6°. Il s'agit d'une forme de cyclopartage pour laquelle 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 » ne relèvent pas de la présente proposition de décret. L'exclusion de ce type de système 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. Par le biais de cette concession, des obligations peuvent également être imposées. En outre, dans le système reposant sur des « docks », il est fait usage d'emplacements fixes, l'impact sur l'espace public est donc plus faible et ne justifie pas d'intégrer ces mécanismes dans la présente proposition de décret.

En ce qui concerne la définition de « l'agent qualifié », conformément à l'avis 66.850/4 précité de la section de législation du Conseil d'État : « 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, §1er, du décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques. La définition de l'agent qualifié intègre cette remarque du Conseil d'État. Par ailleurs, il est clairement fait référence au fait que ces agents puissent être simplement nommés par le conseil communal. Cela fait suite à la remarque suivante de l'Union des Villes et Communes de Wallonie dans son avis du 7 janvier 2020 à propos de la proposition de décret relatif aux modes de transports doux et partagés en flotte libre et modifiant les articles 4 et 12 du décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales, déposée par Monsieur Matagne, Mesdames Goffinet, Vandorpe, Monsieur Desquesnes, Madame Schyns et Monsieur Bastin (Doc. 65 (2019-2020) – N° 1) : « il est indispensable d'ouvrir aux agents communaux expressément désignés par le conseil communal les constats relatifs au non-respect des règlements communaux ».

L'agent « sanctionnateur » est l'agent désigné à cet effet par la commune. Il s'agit d'une demande de l'Union des Villes et Communes de Wallonie qui explique dans l'avis précité : « Il serait plus opportun de confier la mission d'infliger des amendes aux fonctionnaires sanctionnateurs désignés par les communes et déjà en charge d'infliger les amendes en vertu d'une série d'autres dispositions légales ou décrétales ».

Chapitre 2 - Licence pour cyclopartage en flotte libre

Article 2

Il est interdit aux opérateurs de proposer un service de cyclopartage en flotte libre sans avoir obtenu une licence au préalable.

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 licence n'ait pas un fonctionnement discriminatoire par rapport au prestataire de service concerné, que le besoin d'un système

de licence se justifie pour une raison impérative d'intérêt général et que le but poursuivi ne puisse pas 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.

Deuxièmement, différentes raisons impératives d'intérêt général justifient l'instauration du système de licence. Il est certain que le cyclopartage en flotte libre a déjà, à ce jour, un 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 dans d'autres villes européennes que ces véhicules de cyclopartage sont déposés massivement dans l'espace public. En Wallonie, la population des communes où de tels services sont ou furent disponibles a déjà pu constater l'impact de ces véhicules de cyclopartage sur l'espace public. 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 connues que cela entraîne pour l'espace public. En intégrant le fait que dans les conditions d'exploitation les véhicules de cyclopartage doivent être entreposés conformément au Code de la route et que les opérateurs en assument la responsabilité finale, on peut veiller à ce que l'impact négatif sur l'espace public soit minime.

La violation des conditions inscrites à cet article peut mener à l'annulation de la licence. De ce fait, il est possible de retirer leur licence aux opérateurs qui négligent de respecter ces conditions 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. 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 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 licence. 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 qui ne sont pas dotés d'un moteur ou d'une assistance qui produit localement ou directement des émissions polluantes ou qui produisent des gaz à effet de serre ou des particules fines, 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 précitées ne peuvent, en effet, être réalisées que par l'instauration d'un système de licence. 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.

Enfin, conformément à l'article III.13, §1er, 2°, 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 interdisant, comme le prévoit l'article suivant, les véhicules de cyclopartage propulsés par des moteurs thermiques, les émissions de CO_2 sont limitées et on évite que des polluants n'aboutissent dans l'atmosphère à cause du cyclopartage en flotte libre. Une telle interdiction est incontestablement bénéfique pour la santé publique et l'environnement.

La nature des systèmes de cyclopartage en flotte libre est, en effet, que ce genre de véhicules soient utilisés au maximum. Vu qu'un véhicule de cyclopartage fonctionnant à l'énergie fossile serait ainsi plus souvent utilisé que son équivalent en propriété privée, des particules nuisibles seraient plus souvent émises que par un véhicule similaire en propriété privée. Du 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

Les conditions d'octroi de la licence, éléments essentiels du dispositif, sont listées par la disposition afin de respecter le principe de légalité. Le Gouvernement fixe les aspects qui lui sont délégués en vertu du paragraphe 1er de cet article.

La proposition d'intégrer la promotion à la sécurité routière formulée par l'Agence wallonne pour la Sécurité routière lors de la réunion de la Commission de l'énergie, du climat et de la mobilité du 9 janvier 2020 est intégrée. Il revient au Gouvernement de déterminer les actions à réaliser en la matière. Si la Région wallonne ne peut pas imposer le port du casque, puisqu'il s'agit d'une compétence fédérale, le Gouvernement veillera à encourager le port de celui-ci en demandant aux opérateurs de le mentionner de l'une ou l'autre manière.

L'avis des opérateurs Lime et Uber est également suivi en ce qui concerne l'usage de véhicules électriques dans le cadre de la collecte. Comme le dit l'opé-

rateur Lime dans son avis du 31 janvier 2020 : « le marché des fourgonnettes électriques est encore immature à ce jour, avec des voitures dont le prix d'achat est élevé et le rayon d'action limité ». La Responsable des affaires publiques « Nouvelles Mobilités » chez EMEA-Uber confirme ce point de vue et a pu dire, lors lors de la réunion du 6 février 2020 de la Commission de l'énergie, du climat et de la mobilité : « Il est difficile d'arriver à 100% de flotte (de collecte) électrique au vu des obstacles, que vous connaissez, d'offre de véhicules disponibles et d'infrastructures de recharge. Définir un pourcentage minimal de flotte peut être une bonne idée, sans pour autant imposer le 100% tout de suite » lors de la réunion de la Commission de l'énergie, du climat et de la mobilité du 6 février 2020. C'est cette option qui est reprise dans cette disposition. Le Gouvernement peut fixer une proportion entre 0% et 100% de véhicules électriques pour assurer la collecte. Il devra le faire dans le respect du principe de proportionnalité.

Le renvoi explicite aux conditions d'emploi et conditions de sous-traitance est précisé suite aux auditions du Coursier wallon et de Rayon9 lors de la réunion de la Commission de l'énergie, du climat et de la mobilité du 9 mars 2020. La Section de législation du Conseil d'État avait par ailleurs considéré, dans son avis 66.850/4 à propos de la proposition de décret relatif aux modes de transports doux et partagés en flotte libre et modifiant les articles 4 et 12 du décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales, déposée par Monsieur Matagne, Mesdames Goffinet, Vandorpe, Monsieur Desquesnes, Madame Schyns et Monsieur Bastin (Doc. 65 (2019-2020) – N° 1) que la formulation relative au sujet de la sous-traitance devait être précisée.

Concernant la condition relative à la disponibilité des données nuémriques et le partage de ces données, il est renvoyé à l'avis n°06/2020 du 17 janvier 2020 de l'Autorité de Protection des Données (APD) concernant également la proposition de décret susmentionnée et disant : « On ne retrouve, par contre, pas de trace des obligations en matière d'*open data* et de *data sharing* dans le texte même de la Proposition. L'APD souhaite attirer l'attention sur le fait que si des obligations en matière d'*open data* et de *data sharing* étaient effectivement imposées aux opérateurs, il conviendra de veiller à ce que celles-ci soient conformes à la règlementation en vigueur en matière de protection des données. Si le Gouvernement impose des obligations en matière de disponibilité et de partage des données dans l'arrêté d'exécution, il devra veiller à ce que celles-ci soient conformes à la règlementation en vigueur en matière de protection des données ». Il convient dès lors d'insérer directement cette condition dans le texte proposé.

En matière d'assurance, l'opérateur doit souscrire à une assurance couvrant sa responsabilité civile. Il s'agit de la même formule que celle reprise à l'article 6, §5, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant exécution de l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative au partage de modes transports en flotte libre constituant une alternative à la voiture. Comme l'indique le Conseiller juridique à Bruxelles Mobilité auditionné au Parlement à propos du système mis en place à Bruxelles lors de la réunion de la Commission de l'énergie, du climat et de la mobilité du 6 février 2020 : « Tous les opérateurs doivent prouver qu'ils ont contracté une assurance en responsabilité civile commerciale qui couvre toutes leurs activités. Cette assurance couvre tant les usagers que les particuliers qui ont éventuellement un accident avec un des véhicules ». Cette option est reprise dans le dispositif proposé. Cette disposition fait également suite à l'avis écrit du 26 mars 2020 d'Assuralia qui indique : « Il est opportun de prévoir que la responsabilité civile de l'opérateur soit valablement assurée. Cette assurance est une garantie appréciable pour la personne lésée qui souhaite obtenir la réparation d'un dommage subi par la faute de l'opérateur ».

Suite aux auditions des échevins de la mobilité des villes de Namur, Liège et Louvain-la-Neuve lors des réunions de la Commission de l'énergie, du climat et de la mobilité du 23 janvier et du 6 février 2020, il est également prévu comme condition la mise en place d'un point de contact réactif entre l'opérateur et la commune concernée. Cela permet de faire respecter plus rapidement les conditions d'exploitation.

Le deuxième paragraphe concerne l'éventuelle différence de traitement que le Gouvernement peut opérer dans l'octroi des licences. Le Gouvernement ne peut procéder à une différence de traitement que dans deux cas : d'une part sur base des types de véhicules de cyclopartage différents, car la conduite et la mise à disposition d'un scooter diffèrent, par exemple, largement de celles d'une trottinette et d'autre part sur base du chiffre d'affaire dans la mesure où il convient de ne pas imposer de barrières trop importantes à l'entrée du marché qui par ailleurs est en plein développement. Cette dernière possibilité basée sur le chiffre d'affaire ne concerne par ailleurs qu'un certain nombre de conditions de licence. La différence de traitement est ainsi proportionnée et raisonnablement justifiée. Ceci fait suite aux nombreuses auditions tenues au Parlement en Commision de l'énergie, du climat et de la mobilité et aux avis écrits reçus, notamment celui de la société Axio.

Article 4

Le délai fixé par le Gouvernement doit respecter des délais raisonnables.

Cet élément fait suite à l'avis écrit de l'opérateur Lime qui indique : « il est important de prévoir des délais raisonnables pour le traitement des demandes de licence ».

Par ailleurs, le second paragraphe mentionne que le Gouvernement prévient les communes des licences qu'il octroie à des opérateurs. Ceci permet de prévenir les communes qui risquent d'être concernées dans un futur plus ou moins proche par de tels services. Le Gouvernement les prévient naturellement par voie de circulaire.

Article 5

La durée d'une licence est de trois ans conformément à la demande des échevins de la mobilité des villes de Namur, Liège et Louvain-la-Neuve en Commission de l'énergie, du climat et de la mobilité, le 23 janvier et le 6 février 2020.

Chapitre 3 - Conditions d'exploitation pour cyclopartage en flotte libre

Article 6

Les conditions d'exploitation du service sont fixées par le conseil communal par voie de règlement.

Il est interdit d'entreposer un véhicule de cyclopartage près d'un quai d'embarcation ou un quai de chargement. Par quais d'embarcation, il faut comprendre non seulement les quais d'embarcation des bus mais également les quais d'embarcation près de cours d'eau.

Les véhicules ne peuvent pas entraver inutilement la mobilité des personnes à mobilité réduite, comme l'avait souhaité l'Agence wallonne pour la Sécurité routière.

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 entraine des nuisances sonores perturbant le sommeil des riverains.

Plusieurs dispositions communales doivent également faire l'objet d'une consultation avec l'opérateur. Ce point de procédure fait suite à la remarque de l'opérateur Lime qui, dans son avis du 31 janvier 2020, indique, à propos notamment des zones où il serait interdit de déposer un véhicule de cyclopartage : « Il est recommandé que les opérateurs autorisés soient consultés au préalable sur les zones qui feront l'objet d'une telle interdiction ».

Les normes communales imposant une concentration minimale ou maximale de véhicules peuvent varier en fonction d'un listing d'événements particuliers spécifiques listés dans le règlement. Ceci fait suite à la remarque de la Responsable des affaires publiques « Nouvelles Mobilités » chez EMEA-Uber qui confirme ce point de vue et a pu dire lors des auditions : « Il est peut-être un peu plus opérationnellement complexe d'attendre qu'il y ait toujours un certain nombre de véhicules dans certains endroits en particulier. C'est possible de le faire au moment du déploiement initial des trottinettes ou des vélos, le matin ou lors de rondes de repositionnement de la part des équipes techniques mais les comportements des utilisateurs, surtout quand il y a des événements exceptionnels ou des matchs de football ou des éléments de ce genre, où il peut y avoir des placements importants, exiger des opérateurs d'éviter les surconcentrations à ces endroits-là. Bien sûr, on va toujours tendre à rétablir l'équilibre, mais il faut aussi prendre en compte ces variations qui peuvent intervenir. ».

A la demande des échevins de la mobilité des villes de Namur, Liège et Louvain-la-Neuve, le règlement communal peut également prévoir la mise en place de « dropzones ». C'est l'objet du point 7°. Il en va de même pour la suspension des services de cyclopartage en cas de festivités locales.

Chapitre 4 - Redevances

Articles 7 et 8

Ces articles permettent à la commune de prélever des redevances.

Une redevance est une rétribution contre le service assuré par l'autorité publique. En l'occurrence, celui-ci consiste à laisser l'opérateur user du domaine public, à assurer le contrôle par ses agents des normes prévues dans le présent décret au bénéfice des opérateurs, voire à mettre en place des infrastructures dédiées, telles des dropzones.

La redevance est encaissée par la commune.

Comme l'Union des Villes et Communes de Wallonie (UVCW) l'indique dans son avis du 7 janvier 2020 : « il n'est pas nécessaire de cadenasser le montant [de la redevance] dans un premier temps. En effet, la redevance, en son principe, requiert une proportion et une adéquation au service rendu dont elle constitue la contrepartie. Les communes peuvent, dans cette mesure, qui à notre sens est largement suffisante, choisir en toute autonomie le montant de la contrepartie. Il nous semble que le principe constitutionnel de l'autonomie communale requiert une liberté sur ce point et l'élimination dans le texte d'une fourchette de prix imposée ». La redevance sera donc, comme le veut la jurisprudence constante et comme le demande l'UVCW, fixée adéquatement sur base des coûts engendrés par l'activité de cyclopartage sur les finances locales.

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 n'est pas identique. La différence de traitement est donc raisonnablement justifiée et proportionnée.

Chapitre 5 - Infractions et sanctions

Section 1e - Infractions, saisie et enlèvement de véhicules de cyclopartage

Article 9

Cet article concerne la situation où les véhicules de cyclopartage sont, d'une part, mis à disposition sans licence, d'autre part, ne respectent pas les conditions d'exploitation fixées par le conseil communal.

L'activité sans licence recouvre le cas où un opérateur n'a jamais demandé de licence, mais aussi le cas d'un opérateur opérant avec une licence suspendue, retirée ou qui n'est pas prolongée.

Section 2 - Constatation des infractions

Article 10

Comme l'Union des Villes et Communes de Wallonie (UVCW) l'indique de son avis du 7 janvier 2020 : « Il serait probablement plus judicieux de déterminer dans le décret les éléments essentiels de procédure, calqués sur les textes wallons déjà applicables (en matière de voiries, d'impétrants et d'environnement, par exemple) voire de manière plus optimale encore, de renvoyer à la procédure de la loi du 24 juin 2013 relative aux sanctions administratives, déjà bien connue et maitrisée des administrations communales. ».

Suivant cette remarque de l'UVCW, la procédure se base sur un système classique d'agent constateur et d'agent sanctionnateur. Ces agents sont nommés par la commune. Les procédures sont largement inspirées de divers décrets existants.

Il n'est pas simplement renvoyé à la loi du 24 juin 2013 relative aux sanctions administratives communales car cette loi contient notamment des éléments de communication au Parquet. Cette loi concerne en effet des infractions dépénalisées totalement ou partiellement, ce qui suppose que la Justice puisse en avoir connaissance pour diverses raisons. Dans le dispositif présentement prévu, les amendes ont un caractère purement administratif. C'est d'ailleurs l'une des raisons pour lesquelles il a été choisi de donner un pouvoir de pleine juridiction à la Section du contentieux administratif du Conseil d'État. De plus, la technique du renvoi de législation reste fragile du point de vue de la sécurité juridique puisque toute modification à la loi du 24 juin 2013 s'appliquerait de fait au présent dispositif. Le fait que cette loi dépende de la Chambre des Représentants ajoute une dose de risque supplémentaire.

Article 11

L'article envisage trois hypothèses.

Soit le véhicule de cyclopartage ne respecte pas les conditions de licence (par exemple : il est équipé d'un moteur émettant du CO_2, il ne respecte pas des prescriptions techniques, etc.), l'agent qualifié dresse alors immédiatement un procès-verbal et saisit le véhicule. La saisie se justifie puisque les conditions de licence ne sont pas respectées sur ce véhicule en particulier. La procédure peut éventuellement aboutir à une amende et, si amende il y a, la décision est envoyée au Gouvernement qui vérifie si la licence doit être retirée ou suspendue.

Soit le véhicule de cyclopartage ne respecte pas une condition d'exploitation (par exemple : il est situé à un endroit il ne peut pas se trouver, il est placé sur la voie publique durant une période de festivités locales, etc.) mais cette infraction n'est pas répétée souvent par l'opérateur. L'agent qualifié adresse un avertissement à l'opérateur qui dispose de 24 heures à 48 heures pour déplacer le véhicule. Cette durée fait suite aux propos tenus par l'administrateur du Coursier wallon qui a déclaré durant son audition au Parlement en Commission de l'énergie, du climat et de l'énergie le 9 mars 2020 : « Si l'on cumulait toutes les trottinettes mal garées et qui resteraient 24 heures sur place, je ne sais pas si l'on atteindrait l'objectif ». Le délai est donc porté à 48 heures. Si l'opérateur n'agit pas, un procès-verbal est dressé et le véhicule peut être enlevé par l'agent qualifié. La procédure peut éventuellement aboutir à une amende.

Soit l'opérateur ne respecte pas une condition d'exploitation de manière répétée (par exemple : des véhicules sont placés régulièrement devant des quais d'embarquement, etc.). L'agent qualifié dresse alors immédiatement un procès-verbal et enlève le véhicule. L'enlèvement du véhicule se justifie puisque l'opérateur n'est apparemment pas en mesure d'assurer le respect des conditions d'exploitations. La procédure peut éventuellement aboutir à une amende et, si amende il y a, la décision est envoyée au Gouvernement qui vérifie si la licence doit être retirée ou suspendue. Le caractère répétitif d'une infraction à une condition d'exploitation varie d'une situation locale à une autre. Il convient de laisser les pouvoirs locaux déterminer ce qui constitue une violation répétée.

Articles 12 et 13

Ces articles permettent la saisie par l'agent qualifié des véhicules mis sur la voie publique alors que l'opérateur ne dispose pas d'une licence.

L'agent qualifié dispose d'un large pouvoir pour contrôler le respect du présent décret.

Article 14

Le procès-verbal est transmis dans les deux semaines au contrevenant.

Section 3 - Application des sanctions et procédure de recours

Articles 15 à 17

Ces articles détaillent la procédure de sanction.

Section 4 - Retrait de licence

Article 18

Le Gouvernement, qui octroie les licences, doit être mis au courant d'éventuelles violations des conditions de licence. C'est l'objet du présent article.

Une commune peut également estimer nécessaire de faire connaitre au Gouvernement le fait qu'un opérateur, bien que respectant tout à fait les conditions de licence, ne respecte pas de manière générale les conditions d'exploitation fixées par la commune. L'opérateur disposant d'une licence ne doit pas pour autant être immunisé d'un possible retrait de licence si ce dernier viole de façon répétée, consciemment ou non, le règlement communal fixant les conditions d'exploitation. Un tel comportement peut mener également à un retrait ou une suspension de licence.

Lorsque la décision de sanction est définitive – c'est-à-dire lorsque le la Section du contentieux administratif du Conseil d'État s'est prononcée ou lorsque que les délais d'introduction du recours auprès du Conseil d'État sont dépassés – la commune fait suivre la décision au Gouvernement s'il s'agit d'une violation de condition de licence et peut faire suivre au Gouvernement les décisions nécessaires en cas de violation répétée aux conditions d'exploitation.

Article 19

Cet article organise la procédure de retrait ou de suspension de licence par le Gouvernement. Les moyens de défenses de l'opérateur sont pris en compte par le Gouvernement.

L'avis du Gouvernement est envoyé dans des délais raisonnables.

Article 20

Le Gouvernement peut maintenir, retirer ou suspendre la licence en fonction de la gravité des faits. Un sursis est également possible.

Article 21

Le Gouvernement ne peut plus enclencher de procédure de retrait ou suspension de licence plus de trois mois après l'envoi de son avis de retrait ou de suspension à l'opérateur.

Ce délai est raisonnable, il laisse le temps au Gouvernement de statuer correctement.

Article 22

Le délai de cinq jours dont le contrevenant dispose pour retirer les véhicules de cyclopartage du domaine public commence à courir à la date que fixe le Gouvernement.

Article 23

Cet article n'appelle pas de commentaires.

Chapitre 6 - Dispositions finales

Articles 24 et 25

Ces articles précisent que les communes doivent tenir compte des services de cyclopartage en flotte libre dans leurs plans communaux de mobilité ou plans urbains de mobilité.

Le décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales est donc adapté en ce sens.

Article 26

Cet article rappelle qu'il n'est pas impossible qu'à terme il fasse sens d'utiliser un véhicule de cyclopartage d'une commune à une autre, par exemple si des services de scooters en cyclopartage se développent.

Le Gouvernement fixera donc les normes en la matière.

Article 27

Cet article fixe l'entrée en vigueur de la présente proposition de décret. Le délai d'approximativement une année laissé aux opérateurs, aux communes concernés et au Gouvernement est raisonnable.

Ceci prend ainsi en compte la remarque de l'opérateur Lime qui indique dans son avis du 31 janvier 2020 : « Une période de transition doit être prévue pour les opérateurs de trottinettes partagées qui sont déjà actives lorsque le décret entre en vigueur. Ceci afin de garantir la continuité du service pour les consommateurs ».

PROPOSITION DE DÉCRET

relatif au cyclopartage en flotte libre et modifiant les articles 4 et 12 du décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales

Chapitre 1er - Définitions

Article 1er

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

1° agent qualifié : sans préjudice des compétences du fonctionnaire de la police fédérale et de la police locale pour l'application des dispositions du présent décret :

a) l'agent communal, désigné à cette fin par le conseil communal;

b) l'agent intercommunal ou d'associations de projet, dont les activités ou les intérêts sont liés à l'utilisation et à la gestion de la voirie, désignés à cette fin par le conseil communal;

c) le commissaire d'arrondissement;

d) le fonctionnaire provincial désigné à cette fin par le conseil communal sur proposition du conseil provincial;

e) le commissaire voyer;

f) l'agent désigné par le Gouvernement;

2° agent sanctionnateur : l'agent désigné par la commune.

3° Code de la route : arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique;

4° collecte : la mise à disposition et le retrait du domaine public de véhicules de cyclopartage;

5° 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;

6° 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;

7° électricité verte : électricité telle que définie à l'article 2, 11°, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité;

8° 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;

9° opérateur : prestataire d'un service de cyclopartage en flotte libre;

10° 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;

11° 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) les autres cycles, cyclomoteurs et motos autorisés à stationner en dehors de la chaussée en vertu du Code de la route;

12° véhicule électrique : véhicule tel que défini à l'article 2, 27°*bis* du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité.

Chapitre 2 - Licence pour cyclopartage en flotte libre

Art. 2

Aucun opérateur ne peut organiser, sans licence, un service de cyclopartage en flotte libre sur le territoire de la Région wallonne.

Le Gouvernement fixe la procédure pour l'introduction, l'examen, l'octroi et le renouvellement des licences.

Art. 3

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

Ces conditions portent sur :

a) les caractéristiques techniques des véhicules de cyclopartage;

b) la sécurité routière;

c) la promotion de la sécurité routière;

d) la santé publique et l'environnement;

e) l'usage d'électricité verte pour le rechargement des véhicules en cyclopartage entièrement ou partiellement propulsés par un moteur électrique;

f) l'usage d'une proportion de véhicules électriques lorsque des véhicules automobiles sont employés par l'opérateur ou un tiers dans le cadre de la collecte des véhicules de cyclopartage;

g) le respect de la réglementation sociale, notamment en ce qui concerne les conditions d'emploi et les conditions de sous-traitance;

h) le respect de la réglementation fiscale;

i) la protection de la vie privée des utilisateurs, à savoir l'usage de leurs données personnelles par les opérateurs;

j) la disponibilité des données numériques et le partage de ces données;

k) la transmission sans frais et à intervalles réguliers à la commune et au Gouvernement des données agrégées et anonymisées concernant l'usage des véhicules de cyclopartage en flotte libre;

l) la souscription à une assurance couvrant la responsabilité civile de l'opérateur;

m) les autres assurances devant être souscrites par l'opérateur en vue de la mise en circulation des véhicules de cyclopartage visés à l'article 1er, alinéa 1er, 2°, b), c) et d);

n) la mise en place d'un point de contact réactif entre l'opérateur et la commune;

o) les autres aspects techniques qui promeuvent le bon fonctionnement du cyclopartage en flotte libre;

p) l'absence sur le véhicule de cyclopartage d'un moteur ou d'une assistance qui produit localement ou directement des émissions polluantes ou qui produisent des gaz à effet de serre ou des particules fines.

§2. Le Gouvernement peut opérer une distinction entre les différents types de véhicule de cyclopartage.

Concernant les conditions prévues au paragraphe 1er, alinéa 2, c), f), j), k), m), le Gouvernement peut opérer une distinction entre opérateurs. Cette distinction se base sur le critère de seuil de chiffre d'affaire sur base des comptes annuels.

Art. 4

§1er. Le Gouvernement statue sur la demande d'octroi de la licence.

La décision du Gouvernement d'octroyer la licence précise le type de véhicules de cyclopartage pour lequel celle-ci est octroyée.

§2. Le Gouvernement notifie dans les trente jours aux communes l'octroi d'une licence à un opérateur. Le délai de trente jours débute dès la notification d'octroi de la licence à l'opérateur.

Le collège communal notifie dans la semaine aux agents qualifiés et aux agents sanctionnateurs l'information reçue visée à l'alinéa 1er .

Art. 5

§1er. La durée d'une licence est de trois ans. La licence peut être renouvelée un nombre illimité de fois pour une même durée.

§2. L'opérateur peut renoncer à sa licence moyennant un préavis notifié par recommandé au Gouvernement. Le Gouvernement fixe les conditions d'acceptabilité de ce préavis.

La licence concernée est caduque cinq jours après la notification du préavis au Gouvernement. Le Gouvernement notifie dans les trente jours aux communes la caducité d'une licence octroyée à un opérateur. Le délai de trente jours débute dès la notification du préavis du Gouvernement.

Le collège communal notifie dans la semaine aux agents qualifiés et aux agents sanctionnateurs l'information reçue visée à l'alinéa 2.

Chapitre 3 - Conditions d'exploitation pour cyclopartage en flotte libre

Art. 6

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 de manière à :

a) bloquer l'accès aux commerces;

b) bloquer l'accès aux quais d'embarcation et aux quais de chargement;

c) bloquer l'accès aux transports publics;

d) constituer une entrave à la circulation des piétons;

e) constituer une entrave à la circulation des personnes à mobilité réduite;

f) bloquer l'accès aux habitations et aux mobiliers urbains;

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, après consultation des opérateurs, 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 doivent être en état de fonctionner et doivent, à tout moment, répondre aux prescriptions techniques légales et réglementaires y applicables;

6° le conseil communal peut fixer, après consultation des opérateurs, 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. La concentration minimale ou maximale peut varier en fonction d'événements particuliers listés par le conseil communal;

7° le conseil communal peut rendre obligatoire, après consultation des opérateurs, dans le cadre de la collecte, la mise à disposition des véhicules de cyclopartage par l'opérateur dans des emplacements de stationnement spécifiques en vertu du Code de la route;

8° le conseil communal peut fixer, après consultation des opérateurs, les périodes de festivités locales et autres situations durant lesquelles le cyclopartage en flotte libre est suspendu;

9° le conseil communal peut fixer, après consultation des opérateurs, des zones dans lesquelles le cyclopartage doit être mis en place par l'opérateur;

10° le conseil communal peut fixer, après consultation des opérateurs, des zones dans lesquelles la vitesse des véhicules de cyclopartage est limitée.

Chapitre 4 - Redevances

Art. 7

§1er. Le conseil communal peut imposer, pour chaque véhicule de cyclopartage qui est utilisé pour un service de cyclopartage en flotte libre, une redevance à charge de l'opérateur au bénéfice de la commune.

§2. Le conseil communal fixe le montant de la redevance.

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

Art. 8

Pour l'enlèvement visé à l'article 11, §1er, alinéa 2, ou la saisie visée à l'article 12, de véhicules de cyclopartage, une redevance au bénéfice de la commune peut être perçue à charge de l'opérateur qui met les véhicules de cyclopartage à disposition.

Le conseil communal peut fixer le montant de la redevance par véhicule de cyclopartage.

Une distinction peut être opérée entre les différentes catégories de véhicules de cyclopartage et en fonction de la répétition de l'infraction.

Chapitre 5 - Infractions et sanctions

Section 1e - Infractions, saisie et enlèvement de véhicules de cyclopartage

Art. 9

Est puni d'une amende administrative de 50 à 25 000 euros par l'agent sanctionnateur l'opérateur qui exploite sans licence un service de cyclopartage en flotte libre.

Est puni d'une amende administrative de 50 à 25 000 euros par l'agent sanctionnateur l'opérateur qui ne régularise pas le non-respect d'une des dispositions des chapitres 2 et 3.

Le montant visé à l'alinéa 2 est indexé.

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

Section 2 - Constatation des infractions

Art. 10

L'agent qualifié est habilité à rechercher et constater les infractions aux dispositions du présent décret, aux arrêtés d'exécution, règlements communaux ou licences délivrées en application du présent décret.

Art. 11

§1er. En cas de violation de l'une des conditions d'exploitation et préalablement à l'établissement d'un procès-verbal, l'agent qualifié adresse un simple avertissement à l'auteur présumé d'une infraction et lui accorde un délai compris entre vingt-quatre heures et quarante-huit heures pour y mettre fin.

L'agent qualifié peut enlever les véhicules de cyclopartage de la voie publique au terme du délai visé à l'alinéa 1er.

L'agent qualifié peut requérir l'assistance de la police fédérale, de la police locale ou d'autres services communaux, provinciaux ou régionaux à cet effet.

§2. En cas de violation de l'une des conditions de licence, l'agent qualifié procède directement à l'établissement d'un procès-verbal de constatation de l'infraction.

L'agent qualifié peut directement saisir les véhicules de cyclopartage de la voie publique.

§3. En cas de violation répétée de l'une des conditions d'exploitation, l'agent qualifié procède directe-

ment à l'établissement d'un procès-verbal de constatation de l'infraction.

L'agent qualifié peut directement enlever les véhicules de cyclopartage de la voie publique.

Art. 12

Sans préjudice de l'article 9, alinéa 1er, si un service de cyclopartage en flotte libre est organisé sans licence, l'agent qualifié procède à une saisie de l'ensemble des véhicules de cyclopartage concernés.

L'agent qualifié peut requérir l'assistance de la police fédérale, de la police locale ou d'autres services communaux, provinciaux ou régionaux à cet effet.

Art. 13

Les procès-verbaux que l'agent qualifié établit dans le cadre de ses fonctions font foi jusqu'à preuve du contraire des faits qui y sont constatés.

Dans le cadre de l'exercice de sa mission, l'agent qualifié est habilité à :

1° interroger toute personne sur tout fait dont la connaissance est utile à sa mission;

2° se faire produire tout document, pièce ou titre utile à l'accomplissement de sa mission et en prendre copie photographique ou autre, ou l'emporter contre récépissé;

3° arrêter les véhicules de cyclopartage pour contrôler le respect du présent décret;

4° requérir l'assistance de la police fédérale, de la police locale ou d'autres services communaux, provinciaux ou régionaux.

Art. 14

Le procès-verbal établi par l'agent qualifié est transmis en original dans les quinze jours de son établissement à l'auteur présumé de l'infraction et à l'agent sanctionnateur.

Section 3 - Application des sanctions et procédure de recours

Art. 15

L'agent sanctionnateur, s'il estime nécessaire d'appliquer une amende visée à l'article 9, notifie à l'auteur présumé de l'infraction, par recommandé, un avis accompagné d'une copie du procès-verbal, mentionnant :

1° les faits pour lesquels il envisage d'infliger une amende administrative;

2° un extrait des dispositions transgressées;

3° le montant de l'amende administrative qu'il envisage d'infliger;

4° que l'auteur présumé de l'infraction a le droit de faire valoir par écrit et par recommandé, ses moyens de défense dans un délai de quinze jours à compter du jour de la notification de l'avis;

5° qu'il peut aussi, dans le même délai et par recommandé, demander à présenter oralement ses moyens de défense;

6° qu'il a le droit de se faire représenter ou assister par un conseil et de consulter son dossier.

Si l'auteur présumé de l'infraction demande à présenter oralement ses moyens de défense, l'agent sanctionnateur lui notifie, par recommandé, les lieu, jour et heure où il sera entendu. Cette audition a lieu au plus tôt quinze jours après l'envoi dudit recommandé.

Il est établi un procès-verbal de l'audition de l'auteur présumé signé par l'agent sanctionnateur et par le contrevenant.

À défaut d'accord sur le contenu du procès-verbal, le contrevenant est invité à y faire valoir ses remarques.

Art. 16

À l'échéance du délai de quinze jours visé à l'article 15 et, le cas échéant, après la date fixée pour l'audition de l'auteur présumé de l'infraction ou de son conseil, en tenant compte, s'il y en a eu, des moyens de défense présentés par écrit ou exposés oralement, l'agent sanctionnateur prend la décision soit d'infliger l'amende administrative initialement envisagée, soit d'infliger une amende administrative d'un montant diminué, soit de ne pas infliger d'amende administrative.

L'agent sanctionnateur peut accorder au contrevenant des mesures de sursis à l'exécution. Il peut réduire l'amende administrative au-dessous du minimum légal en cas de circonstances atténuantes.

Sa décision motivée et le procès-verbal de l'audition sont notifiés au contrevenant par recommandé.

Art. 17

Une décision infligeant une amende administrative ne peut plus être prise plus de cent quatre-vingts jours après le procès-verbal de constat de l'infraction par l'agent qualifié.

Section 4 - Retrait de licence

Art. 18

Lorsque la décision infligeant une amende administrative concernant une infraction aux conditions générales d'obtention d'une licence est définitive, une copie de la décision est envoyée dans les nonante jours au Gouvernement.

Lorsque la commune l'estime nécessaire, des copies de l'ensemble des décisions définitives des douze derniers mois infligeant une amende administrative pour violation répétée à l'une ou plusieurs des conditions d'exploitation sont envoyées au Gouvernement.

Art. 19

Le Gouvernement, après réception de la décision ou des décisions visées à l'article 18 et s'il estime nécessaire de retirer la licence, notifie à l'opérateur concerné, par recommandé, un avis accompagné d'une copie de sa décision, mentionnant :

1° les faits pour lesquels il envisage de retirer la licence;

2° un extrait des dispositions transgressées;

3° la décision infligeant une amende administrative concernant une infraction aux conditions générales d'obtention d'une licence ou aux conditions d'exploitation;

4° que l'opérateur concerné a le droit de faire valoir par écrit et par recommandé, ses moyens de défense dans un délai de quinze jours à compter du jour de la notification de l'avis;

5° qu'il peut aussi, dans le même délai et par recommandé, demander à présenter oralement ses moyens de défense;

6° qu'il a le droit de se faire représenter ou assister par un conseil et de consulter son dossier.

Si l'opérateur concerné demande à présenter oralement ses moyens de défense, le Gouvernement lui notifie, par recommandé, les lieu, jour et heure où il sera entendu. Cette audition a lieu au plus tôt quinze jours après l'envoi dudit recommandé.

Il est établi un procès-verbal de l'audition de l'opérateur concerné signé par un représentant du Gouvernement et par l'opérateur concerné.

À défaut d'accord sur le contenu du procès-verbal, l'opérateur concerné est invité à y faire valoir ses remarques.

Art. 20

À l'échéance du délai de quinze jours visés à l'article 19 et, le cas échéant, après la date fixée pour l'audition de l'auteur présumé de l'infraction ou de son conseil, en tenant compte, s'il y en a eu, des moyens de défense présentés par écrit ou exposés oralement, le Gouvernement prend la décision soit de retirer la licence, soit de suspendre la licence pour une période donnée ne pouvant excéder six mois, soit de maintenir la licence.

Il peut accorder à l'opérateur concerné des mesures de sursis à l'exécution.

Sa décision motivée et le procès-verbal de l'audition sont notifiés à l'opérateur concerné par recommandé.

Art. 21

La décision de retrait ou de suspension ne peut être prise plus de trois mois après l'envoi de l'avis visé à l'article 19.

Art. 22

Le contrevenant dispose d'un délai de cinq jours prenant cours le jour qui suit celui où la décision a acquis force exécutoire pour retirer du territoire de la Région les véhicules de cyclopartage concernés.

Art. 23

Le Gouvernement fixe les modalités d'exécution de la présente section.

Chapitre 6 - Dispositions finales

Art. 24

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

« §3. Le plan urbain de mobilité est réalisé en tenant compte des conditions d'exploitation des services de cyclopartage visées dans le décret relatif au cyclopartage en flotte libre et modifiant les articles 4 et 12 du décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales. ».

Art. 25

L'article 12 du décret du 1er 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 visées dans le décret relatif au cyclopartage en flotte libre et modifiant les articles 4 et 12 du décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales. ».

Art. 26

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

Art. 27

Le présent décret entre en vigueur le 31 décembre 2021.

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

J. MATAGNE

E. FONTAINE

F. MATHIEUX

L. HEYVAERT