

PROPOSITION DE DÉCRET relatif aux trottinettes et à d'autres modes transports partagés en flotte libre

I. Résumé

La proposition de décret vise à soumettre le cyclopartage en flotte libre, tels les services de trottinettes partagées, à une obligation de licence.

II. Développement

Depuis l'été 2017 à Bruxelles puis depuis début 2019 en Wallonie (à Namur et à Liège), différentes entreprises proposent un service de cyclopartage en flotte libre. Ceci implique que ces entreprises positionnent des véhicules à des endroits publics aléatoires, qui peuvent ensuite être utilisés par les usagers de ces services, à l'aide d'une application. En Wallonie, les services proposés concernent des trottinettes. Après utilisation, les utilisateurs peuvent laisser la trottinette à l'endroit public de leur choix. Dans certaines villes existent aussi des cyclomoteurs électriques et des vélos en flottes libres et il est probable que ces services arrivent 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 préalable. Des exemples d'autres villes, comme Amsterdam, Melbourne, Londres et différentes villes de Chine, ont 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 entreposés de façon encombrante sur les trottoirs. A Namur et Liège, des chartes ont été mises en place pour tenter de réguler le phénomène de l'arrivée des trottinettes en flotte libre. Environ cent-cinquante 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 (vélos, hoverboards, etc.).

Au moyen de cette proposition de décret, les auteurs 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 de conditions.

Les véhicules de cyclopartage constituent un complément aux transports publics. Afin de remédier aux problèmes cités et d'éviter des nuisances supplémentaires, l'objectif, via 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 seront autorisés sur le marché. Les conditions relatives aux licences et les conditions d'exploitation ont pour objectif de limiter l'impact du cyclopartage sur l'espace public, la sécurité routière, la santé publique et l'environnement, ainsi que sur la protection des consommateurs, sur l'acquisition d'une idée de l'impact du cyclopartage sur la mobilité et sur tous les autres aspects qui promeuvent le bon fonctionnement du cyclopartage en flotte libre.

La 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. Ces véhicules, que l'on appelle véhicules de cyclopartage dans le cadre du présent texte, s'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 de 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 des conditions d'exploitation, via un système efficace, ceux-ci sont incités à réfléchir, dès la conception de leur service, à la limitation de leur impact éventuel. Ainsi, les limitations des concentrations, les zones où des trottinettes ne peuvent être entreposés, l'obligation de résoudre les problèmes dans les 24 heures et la redevance pour l'enlèvement des véhicules de cyclopartage par les pouvoirs publics veillent 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 des infrastructures supplémentaires.

Les auteurs de cette proposition de décret souhaitent donc apporter un cadre normatif assurant un minimum de cohérence entre villes wallonnes et préparant nos communes à l'arrivée non seulement de trottinettes en libre partage, mais aussi de futurs véhicules de cyclopartage. Les auteurs ne veulent pas diminuer la flexibilité d'usage de ces véhicules mais, au contraire, apporter une réponse une sécurité juridique certaine pour que le marché puisse se développer et que des comportements positifs en lien avec l'usage d'une mobilité douce se développent.

Les auteurs estiment par ailleurs qu'un tel cadre, très largement inspiré du cadre normatif bruxellois, sera positif pour la régulation de l'usage du domaine public.

Enfin, les auteurs de cette proposition de décret considèrent qu'un tel texte 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 une certaine sécurité d'emploi aux personnes qui assurent justement cette collecte et ce rechargement de ces véhicules. A Namur, un opérateur travaille déjà avec un sous-traitant qui assure la collecte et le rechargement des trottinettes par des travailleurs salariés. Il est indéniable que la même tâche exercée par des travailleurs sous statut d'indépendant crée de l'emploi précaire là où du travail salarié assure un minimum de sécurité d'emploi et de rémunération. Les auteurs souhaitent que ces travailleurs soient traités dans les meilleures conditions et suggèrent de n'octroyer de licences qu'aux opérateurs qui assureront la collecte et le rechargement par des travailleurs salariés.

III. 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 9°.

Une partie des véhicules de cyclopartage doivent ou peuvent être entreposés, conformément au Code de la route, en dehors de la chaussée, en d'autres termes, sur le trottoir également. C'est le cas pour tous les vélos ou vélos électriques, ainsi que pour les cyclomoteurs et motos à deux roues, mais pas, par exemple, pour les cycles ou cyclomoteurs à trois ou quatre roues. La possibilité de stationner ce genre de véhicule de cyclopartage sur le trottoir augmente évidemment le risque de fortes nuisances pour les piétons. C'est la raison pour laquelle la proposition de décret ne se limite pas au partage de vélos stricto sensu, mais porte aussi sur le partage 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 écologiques. En n'autorisant que des véhicules de cyclopartage électriques, les émissions de CO2 sont limitées et on évite que des polluants qui contiennent des gaz à effet de serre ou des particules fines n'aboutissent dans l'atmosphère à cause du cyclopartage en flotte libre.

Différentes catégories de véhicules qui, conformément au Code de la route, en principe ne peuvent pas être entreposés en dehors de la chaussée, relèvent aussi du champ d'application de la proposition de décret. Il s'agit, par exemple, des cycles ou cyclomoteurs avec plus de deux roues, les engins de déplacement, les cycles motorisés, les motos avec un side-car et les tricycles et quadricycles avec un moteur. Bien que ce genre de véhicule ne puisse, en principe, pas être entreposé en dehors de la chaussée, ceux-ci sont, malgré tout, souvent entreposés de manière gênante sur le trottoir, par manque d'emplacements réservés. Les arguments cités ci-dessous 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 3, § 3, ces catégories de véhicules de cyclopartage ne peuvent pas être mues par des moteurs fonctionnant aux combustibles fossiles.

À l'article 2, 3°, la notion de « cyclopartage » est définie de manière générale. Par ailleurs, il convient de souligner que, dans la définition, il est question de location pour des « déplacements occasionnels ». Par conséquent, la location à long terme de véhicules de cyclopartage ne relève pas du champ d'application du décret. Une location sporadique d'un véhicule de cyclopartage n'est pas visée non plus le présent projet, puisque, conformément à la définition, le véhicule de cyclopartage doit être entreposé pour un autre cycliste, après chaque utilisation.

Le cyclopartage en flotte libre, qui, par la présente proposition de décret, ne sera possible que pour les opérateurs disposant d'une licence, est également défini. 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 (comme Li Bia Vélo dans la commune de Namur) et Blue Bike existants 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, dans ce système, l'espace public est donné en concession à différents endroits à une partie bien déterminée. Et ce, contrairement à ce qui est le cas pour le cyclopartage en flotte libre. Via cette concession, des obligations peuvent également être imposées à cette partie. En outre, dans le système de vélo partagé, il est fait usage d'emplacements fixes, ce qui fait que l'impact sur l'espace public est beaucoup plus faible.

Art. 2.

Au § 1er de cet article, 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, sur l'acquisition d'une idée de l'impact du cyclopartage sur la mobilité et sur 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 donc certain que le cyclopartage en flotte libre a déjà, à ce jour, un gros impact sur l'espace public. 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 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 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 assument 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 sont 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, outre l'utilisateur individuel, les opérateurs également, 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 qu'au final, 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 troisième 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. 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 et de ne pouvoir y remédier qu'après que les problèmes précités ne se posent déjà.

Au § 3, il est stipulé qu'un système de cyclopartage en flotte libre n'est autorisé que pour les véhicules de cyclopartage sans moteur ou à moteur électrique. Il est donc interdit de reprendre dans un système de cyclopartage en flotte libre des véhicules de cyclopartage propulsés par un moteur fonctionnant aux combustibles fossiles.

Conformément à l'article III.13, § 1er, 3° 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 à fonctionnant aux combustibles fossiles, les émissions de CO₂ sont limitées et on évite que des polluants qui contiennent des gaz à effet de serre ou des particules fines 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, par ailleurs, 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 électriques.

Art. 3.

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 ce paragraphe, 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 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 ;
- de prévoir une infrastructure de recharge par les opérateurs, avec, en outre, utilisation 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, des conditions en matière de taux de couverture peuvent être imposées si cela s'avère nécessaire. Le § 3 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, à l'avenir, 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 le présent projet de limiter le nombre de licences à l'avenir. Vu que la limitation du nombre de licences est 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.

Le Gouvernement devra, quoiqu'il en soit, fixer des conditions de licences ayant trait à l'absence d'émissions polluantes tant des véhicules de cyclopartage que des véhicules utilisés pour collecter. Le rechargement de ces véhicules devra également être réalisé par de « l'énergie verte » au sens du Décret relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité du 12 avril 2001.

Concernant justement les individus dont l'emploi est de collecter et recharger les véhicules de cyclopartage, l'opérateur devra avoir recours à des travailleurs salariés ou à une société-tierce ayant recours à des travailleurs salariés. Les auteurs de cette proposition de décret souhaitent entraver le développement d'emplois précaires où les individus en charge de la collecte et du rechargement des véhicules de cyclopartage sont engagés sous statuts d'indépendants pour des rémunérations dérisoires. Le travail salarié apporte une certaine certitude en matière de rémunération et de durée d'emploi. Les auteurs suggèrent donc de limiter l'activité de collecte et de rechargement des véhicules de cyclopartage aux seuls employés salariés. La société doit s'assurer qu'un engin ne reste pas plus de 7 jours au même endroit. Si tel est le cas, il lui revient de venir le reprendre, comme le permet l'article 332 de la Loi-programme du 27 décembre 2006.

Art. 4.

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.

Art. 5.

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. Pour les zones où il est interdit d'entreposer un véhicule de cyclopartage, ce genre d'interdiction signifie uniquement qu'il ne peut pas y être définitivement entreposé, ce qui permet à d'autres utilisateurs de venir chercher un véhicule de cyclopartage à cet endroit.

À condition que la période de location ne soit pas terminée, il reste donc possible d'entreposer temporairement un véhicule de cyclopartage dans des zones dites « interdites ». 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 vélos 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.

Par ailleurs, dans le cadre d'un acte préventif, on peut penser à l'organisation de campagnes de prévention par les opérateurs pour responsabiliser les utilisateurs du cyclopartage en flotte libre à propos de la sécurité dans la circulation, ou à des campagnes communes en ce sens avec les pouvoirs publics régionaux ou communaux. Le non-respect de cette obligation peut mener au final à la suspension ou l'annulation de la licence. Aux § 3 et § 4, il est prévu que les véhicules de cyclopartage peuvent 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.

Art. 6.

Les règlements complémentaires de circulations permanent ou périodiques sont pris par les communes pour modifier la circulation locale lors de festivités locales. Lors de ces événements perturbant la circulation, il est raisonnable de prévoir une suspension possible des services de cyclopartage dans la mesure où leur usage est limité par la masse de personnes présentes et que des dommages et dégâts peuvent être occasionnés aux véhicules de cyclopartage.

Art. 7

Cette redevance 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 payer une indemnité.

Par ailleurs, les systèmes de cyclopartage causent des coûts supplémentaires pour les pouvoirs publics, dans la mesure où ils doivent intervenir en cas de divers problèmes causés par des véhicules de cyclopartage placés de manière gênante, prévoir des parkings à vélos supplémentaires dans l'espace public ou organiser un contrôle du respect des conditions relatives aux licences et des conditions d'exploitation.

Il peut y avoir une différenciation en fonction du type de véhicule de cyclopartage. Cette différenciation s'explique du fait que les différentes catégories de véhicules de cyclopartage sont de tailles différentes et sont également utilisés de manière différente, ce qui fait que l'impact de ces catégories sur l'espace public ne sera pas identique non plus. Le conseil communal peut choisir de ne pas (encore) imposer une redevance pour toutes les catégories ou certaines catégories.

Les redevances sont encaissées par la commune.

Art. 8.

L'article 8 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 § 1er prévoit la possibilité de saisir les véhicules d'autopartage mis ainsi à disposition.

Par ailleurs, un système de cascade est prévu, par lequel le collège communal peut infliger une amende administrative si le procureur du Roi n'intervient pas dans un délai de 30 jours. De ce fait, on évite que l'éventuelle inaction du Ministère public entraîne que le fait de proposer du cyclopartage en flotte libre sans licence reste impuni.

Art. 9.

La procédure de suspension ou de retrait de la licence peut être lancée en cas d'infraction aux dispositions du chapitre II ou III. 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 d'agir pénalement si l'opérateur poursuit, malgré tout, ses services.

Art. 10.

Il existe différentes possibilités, pour faire respecter les dispositions du présent décret. Ainsi, on peut choisir entre infliger une amende, suspendre la licence, ou une combinaison des deux, en fonction de la mesure qui est la plus efficace et la plus proportionnelle. Par ailleurs, il n'y a aucune obligation de prendre cette mesure immédiatement, mais on peut également fixer un délai de régularisation, et ce tant lorsqu'elle inflige une amende que lors du lancement d'une procédure de suspension ou de retrait de licence.

Grâce à un tel système, on opte au maximum pour laisser la possibilité aux opérateurs de respecter les différentes obligations de la présente ordonnance avant d'infliger des amendes, ou de procéder à la suspension ou au retrait de la licence.

Un recours auprès du Gouvernement de la décision du collège communal est possible.**Art. 11.**

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.

Cet article régle la recherche et la constatation des infractions aux différentes dispositions du présent décret.

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

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.

Art. 12.

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

Art. 13.

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 suggèrent dès lors 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.

Art. 14

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.

Art. 15.

Cet article traite de l'entrée en vigueur. Le délai laissé aux opérateurs et communes concernés est raisonnable.

IV. PROPOSITION DE DÉCRET relatif aux trottinettes et à d'autres modes de transport partagés en flotte libre

Chapitre I. - Définitions

Art. 1.

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

1° 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 ;

2° Collecte : la mise à disposition et le retrait du domaine public de véhicules de cyclopartage.

3° 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 ;

4° 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 ;

5° Electricité verte : électricité telle que définie à l'article 2, 11° du Décret relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité du 12 avril 2001 ;

6° 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 ;

7° Opérateur : prestataire d'un service de cyclopartage en flotte libre ;

8° Parkings réservés : un aménagement physique dans l'espace public pour entreposer des véhicules de cyclopartage, uniquement réservé aux véhicules de cyclopartage d'un ou plusieurs opérateurs spécifiques donnés ;

9° 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 ;

10° Véhicule électrique : véhicule tel que défini à l'article 2, 27bis° du Décret relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité du 12 avril 2001 ;

Chapitre II. - La licence pour cyclopartage en flotte libre

Art. 2.

§ 1er. 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.

§ 1er. 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) lorsqu'un véhicule automobile est employé par l'opérateur ou un tiers dans le cadre de la collecte des véhicules de cyclopartage, l'usage d'un véhicule électrique ;
- j) le cas échéant, les conditions 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.

A cet égard, une distinction peut être opérée entre les différents types de cycles partagés.

§ 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 trois ans. La licence peut être renouvelée un nombre illimité de fois pour une même durée.

Art. 5.

§ 1er. 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. En outre, 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 et aux réglementations régionales 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 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 de tous les opérateurs ensemble ;

§ 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 est tenu de régulariser la situation irrégulière 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 sera 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.

A cet égard, une distinction peut être opérée entre les différentes catégories de véhicules de cyclopartage.

CHAPITRE III. - Redevance

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 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 véhicule de cyclopartage. A cet égard, une distinction peut être opérée entre les différentes catégories de cycles partagés.

CHAPITRE IV. - Infractions et sanctions

Art. 8.

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

§ 2. Sans préjudice d'éventuelles indemnités, sont punis d'une amende administrative de 50 à 25.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, ceux qui exploitent sans licence un service de cyclopartage en flotte libre.

§ 3. Le juge ordonnera la saisie de tous les véhicules de cyclopartage qui sont mis à disposition par un opérateur sans licence dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre.

§ 4. Les dispositions du livre Ier du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables aux infractions visées dans le présent article.

§ 5. Le procureur du Roi dispose d'un délai de trente jours, à compter du jour de réception du procès-verbal original, pour informer le collège communal qu'une information ou instruction judiciaire a été lancée, que des poursuites ont été engagées, ou qu'il décide de classer le dossier sans suite à défaut de preuves suffisantes. Cette communication met fin à la possibilité pour ce fonctionnaire d'infliger une amende administrative.

A l'expiration du délai cité à l'alinéa 1er, le collège peut infliger une amende administrative allant jusqu'à 12.500 euros à ceux qui organisent un service de cyclopartage sans licence. Le collège communal peut également ordonner la saisie de tous les véhicules de cyclopartage qui sont mis à disposition par un opérateur sans licence dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre.

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

Art. 9.

§ 1er. 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 s'élève à 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 a 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 trois mois qui suivent la suspension de la licence, la licence peut être retirée, après que l'opérateur a été entendu au préalable.

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

Art. 10.

§ 1^{er}. Sans préjudice de l'article 8, des amendes administratives peuvent être infligées aux opérateurs par le collège communal si l'opérateur ne régularise pas le non-respect d'une des dispositions des chapitres II et III dans le délai fixé à l'article 9.

Le conseil communal fixe le montant des amendes administratives qui peuvent être infligées dans une fourchette de 25 à 2.500 euros.

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

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

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

Art. 11.

Les agents qualifiés pour rechercher et constater les infractions aux dispositions du présent décret, aux arrêtés d'exécution, règlements communaux ou conditions des licences délivrées en vertu du présent décret sont, sans préjudice des compétences du cadre opérationnel, administratif et logistique de la police fédérale et de la police locale, les agents, valablement formés, désignés par le Gouvernement.

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 dix jours de la constatation des infractions.

CHAPITRE V. - Dispositions finales

Art. 12.

§ 1^{er}. A l'article 4 du Décret relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales du 1^{er} avril 2004, un nouveau paragraphe est inséré, rédigé comme suit : « 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 à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile. ».

§ 2. A l'article 12 du Décret relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales du 1^{er} avril 2004, un nouveau paragraphe est inséré, rédigé comme suit : « Le plan communal de mobilité est réalisé en tenant compte des conditions d'exploitation des services de cyclopartage tels que visés dans le décret relatif à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile. ».

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 sans préjudice 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 1^{er} 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 Gouvernement fixe la date d'entrée en vigueur du présent décret, lequel entre en vigueur au plus tard le 1er janvier 2023.