



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

AVIS SUR LE PROJET D'ARRÊTÉ « CYCLOPARTAGE »

**PORTANT EXÉCUTION DE L'ORDONNANCE DU 29 NOVEMBRE 2018 RELATIVE AU
PARTAGE DE MODES TRANSPORTS PARTAGÉS EN FLOTTE LIBRE CONSTITUANT
UNE ALTERNATIVE À LA VOITURE**

Demandeur	Mme Elke Van den Brandt, Ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière
Demande reçue le	27/10/2022
Exposé	21/11/2022
Documents transmis	Projet d'arrêté et note aux membres du gouvernement du 27/10/2022
Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le	19/12/2022

PREAMBULE

La Commission souhaite l'adoption d'une réglementation plus claire et plus restrictive en matière de véhicules partagés de micromobilité en flotte libre.

Elle estime important

- de limiter le nombre de trottinettes et de vélos partagés en flotte libre ;
- de limiter les vitesses comme proposé ;
- d'avoir des conditions de stationnement plus restrictives, assorties de mécanismes d'interdiction, de contrôle et de sanctions.

La Commission estime que le projet d'arrêté doit être complété, en particulier, (1) pour résoudre les problèmes posés par les véhicules de cyclopartage aux piétons, aux personnes à mobilité réduite, aux cyclistes et, de manière générale, et (2) pour améliorer la sécurité. Elle préconise le stationnement des véhicules de cyclopartage uniquement en drop zone (zones réglementées) et demande de limiter le nombre global de véhicules partagés autorisés et de lier ce nombre au développement de la capacité de stationnement en drop zones.

À cet égard, il est important de calibrer le nombre de véhicules autorisés à une bonne implémentation et répartition des drop zones. La Commission estime que si l'arrêté entre en application avec un nombre insuffisant de drop zones, le cadre réglementaire ne sera pas applicable et la situation demeurera inchangée en matière de nuisances.

La Commission demande aussi le développement de drop zones bien conçues, de taille suffisante, en lien avec le développement futur des hubs de mobilité, et d'inciter les communes et les autres acteurs comme Bruxelles Environnement à suivre les recommandations de bon aménagement.

La Commission attire aussi l'attention sur les interdictions nécessaires et sur les spécificités du stationnement des véhicules de cyclopartage aux abords et dans les infrastructures de transports publics et dans les espaces verts¹.

SECURITE ET CONFORT DES DEPLACEMENTS

Si les véhicules partagés de micro-mobilité offrent de nouvelles alternatives de déplacement, ils génèrent des nuisances et des problèmes de sécurité pour leurs utilisateurs et pour les autres usagers de l'espace public.

Concernant la sécurité, la Commission demande de responsabiliser les opérateurs par rapport aux infractions au code de la route ou aux comportements dangereux des utilisateurs, comme l'interdiction effective de l'accès des véhicules aux moins de 16 ans.

La Commission demande aussi la mise en œuvre de l'action n°30 du Plan d'Action sur la Sécurité Routière 2021-2023 qui prévoit notamment la création d'un groupe de travail "micromobilité & sécurité routière" destiné à promouvoir l'utilisation en toute sécurité des engins de micromobilité.

MOBILITE, DURABILITE ET DONNEES DE BASE

Le développement fort récent et en évolution rapide (modifications des véhicules, de la couverture géographique, etc.) de ces nouveaux moyens de déplacement rend complexe l'évaluation de leur efficacité dans l'écosystème de la mobilité et l'estimation de leurs impacts à plus long terme en matière de changements de comportements.

Pour certains membres, la micromobilité partagée constitue une offre de nouvelles alternatives avec des avantages en termes de mobilité (rapidité, flexibilité, faible encombrement) et d'efficacité environnementale (peu de bruit et de pollution de l'air). A cet égard, les complémentarités entre transport public et mobilité partagée doivent faire partie des objectifs de la politique de mobilité et être intégrées dans l'arrêté.

D'autres membres s'interrogent sur la durabilité de ces modes de déplacements et souhaitent plus d'informations sur leur efficacité énergétique, sur leur place dans la mobilité à Bruxelles (« quel mode de déplacement est remplacé ? ») et sur les données sur lesquelles sont basées les propositions de l'arrêté. En Région de Bruxelles-Capitale, le développement des micro-mobilités (*partagées ou non*) se fait essentiellement au dépens du transport en commun (TC) et de la marche². Dès lors, ce développement semble en contradiction avec certains objectifs de Good Move, à savoir augmenter les parts modales du TC et de la marche, ainsi que celui d'augmenter l'activité physique des Bruxellois. Le nombre de locations (60.000) évoqué p. 1 ne suffit pas à affirmer que ces services « *sont désormais entrés dans les habitudes des citoyen.ne.s* », des chiffres précis concernant leur usage en RBC devraient soutenir une telle affirmation.

La Commission demande d'intégrer structurellement les données relatives aux déplacements en véhicules partagés dans l'Observatoire de la mobilité, y compris des données sur les coûts d'usage et elle suggère un suivi régulier des utilisateurs de micromobilité par le moyen d'enquêtes. Ces données doivent ensuite être intégrées dans l'évaluation et la mise à jour de la politique de mobilité et disponibles pour la recherche scientifique.

¹ Le règlement de police commun aux 19 communes interdit les cycles dans les espaces verts mais les parcs gérés par Bruxelles Environnement dérogent à ce règlement, hormis deux parcs où les cycles (y compris les trottinettes) sont complètement interdits.

² 72,9 % des personnes interrogées utilisant les « micro-mobilités » recouraient précédemment au TC (58,1%) ou à la marche (14,8%). Source : SPF Mobilité et Transports, « Micromobilité en Belgique. Résultats complets », 2020, p. 13.

CONCERTATION

La Commission plaide pour une plus grande concertation entre les opérateurs, les communes, les zones de police, la Région (Bruxelles Mobilité STIB, Bruxelles Environnement) et le niveau fédéral dans le triple objectif de faciliter la bonne intégration dans l'offre de mobilité bruxelloise, une communication simple et efficace vers les utilisateurs et des démarches administratives et opérationnelles pour les opérateurs. La Commission relève qu'à Paris, les opérateurs -en réponse à une interdiction éventuelle de ces véhicules- ont proposé d'identifier les utilisateurs et d'avoir un observatoire public.

La Commission demande de formaliser cette concertation.

ANTICIPER L'AVENIR

La Commission attire l'attention sur le développement de nouveaux véhicules partagés, comme par exemple les robots taxis à San Francisco, et fait le lien avec les déploiements massifs de trottinettes sans autorisation connus par le passé.

La Commission demande de prévoir un cadre réglementaire qui anticipe les évolutions technologiques de véhicules et de services et ne permette plus leur mise en circulation sans autorisation régionale.

Chapitre 1 Dispositions générales

Art. 1 à art. 4

La Commission remarque que le projet d'arrêté se réfère essentiellement au code de la route et se concentre sur les voiries. Elle demande de prendre explicitement en compte les infrastructures de transports publics (STIB, SNCB, De Lijn, TEC) et les espaces verts. Dans les stations de métro et dans les infrastructures sous-terraines de la STIB tout comme dans les gares de la SNCB, des engins de micromobilité en libre partage abandonnés présentent un risque majeur de sécurité lorsqu'ils sont jetés sur les voies de métro provoquant un arrêt de l'exploitation et des risques d'accident du travail du personnel STIB et SNCB devant manuellement transporter ces engins.

Concernant la définition des arrêts de surface de transports publics, la Commission demande de remplacer la notion peu précise « *d'accès immédiat aux transports publics* » [pour définir les zones de stationnement interdite] par « *zone d'arrêt des transport en commun de surface : zone piétonne destinée à l'attente, l'embarquement et le débarquement des usagers de transports publics délimitée sur une zone de 15 m de part et d'autre d'un poteau d'arrêt³.* ».

La Commission demande d'inclure la prise en compte de futurs véhicules partagés et de soumettre leur mise en circulation à une autorisation régionale.

Chapitre 2. La licence pour le cyclopartage en flotte libre

SECTION 1. CONDITIONS D'OCTROI POUR LA LICENCE (ART. 5)

Art. 5.

La Commission s'interroge sur certaines conditions :

- 1° Comment instaurer une amélioration continue des critères de durabilité et de durée de vie des véhicules ? Et comment les contrôler ?
- 2° « *proposer ses services au minimum en néerlandais, français et anglais* » concrètement, cela concerne-t-il aussi les véhicules ?

³ La délimitation de 15m de part et d'autre d'un poteau d'arrêt provient de l'article 25.1 du code de la route qui instaure une interdiction générale de stationnement 15 m de part et d'autre d'un poteau d'arrêt de transport en commun.

- 3° « utiliser de l'électricité verte » : par quels moyens le respect sera contrôlé ?
- 6° « démontrer une connaissance minimale sur l'impact du cyclopartage » : que signifie minimale ?

La Commission souhaite un contrôle strict des conditions d'exploitation, y compris d'éventuels sous-traitants, et elle signale son intérêt pour le document qui les détaillera.

SECTION 2 PROCÉDURE D'OCTROI DE LA LICENCE

Art. 7 - 3° sur le contenu de la demande de licence et le plan d'approche

La Commission demande d'être plus explicite sur les objectifs visés et de prévoir des conditions minimales à respecter pour mieux traduire la volonté du gouvernement d'accorder des licences aux entreprises les plus durables et de réduire les accidents liés aux comportements dangereux.

- e) ajouter des conditions minimales sur *les types et le nombre de véhicules de cyclopartage qui seront proposés* relatives à leur production, l'entretien et le recyclage ;
- f) ajouter des « conditions minimales sur *la manière dont les véhicules de cyclopartage seront entretenus, déplacés, rechargés et réparés* comme l'usage de véhicules qui n'émettent pas d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre pour les opérations liées au transport des véhicules de cyclopartage »⁴ et indiquer les mesures mises en œuvre pour diminuer les émissions de CO₂ liées au transport des véhicules de cyclopartage ;
- g) Une *sensibilisation des utilisateurs à la question du stationnement des véhicules mis en service et à celle de la sécurité routière* est insuffisante ; ajouter des mesures pour limiter de manière effective l'accès aux plus de 16 ans et impliquer les opérateurs dans le respect des règles de circulation par les utilisateurs,
- h) limiter la communication des données uniquement à l'administration et aux utilisateurs concernés et permettre leur intégration aux applications MaaS ;
- l) *une explication sur les mesures mises en place pour améliorer le bilan CO₂ du cycle de vie du véhicule et de la batterie.*

Chapitre 3. Conditions d'exploitation

SECTION 1 ETAT DES VÉHICULES

Art .15 à art. 16

La Commission demande d'inciter à davantage de vertu environnementale dans la fabrication des véhicules.

La Commission demande d'ajouter l'éclairage (feux avant et arrière en bon état de fonctionnement et catadioptrés) et la qualité des pneus (largeur et une adhérence suffisante) dans les conditions.

SECTION 3. VITESSE DES VÉHICULES

Art. 18 à art. 19

La Commission demande d'assimiler les espaces verts de la Région à des zones piétonnes pour ce qui est des vitesses des véhicules de micromobilité partagée à savoir une vitesse maximale de 8 km/h pour trottinettes et vélos partagés, à l'exception des rares parcs où le règlement du parc interdit complètement les cycles (Sablon, Jardin Massart). Les scooters sont interdits d'entrée dans les parcs.

La SNCB attire l'attention sur le fait que l'usage de tout véhicule (vélo, cyclomoteur, trottinette, ...) est interdit dans les gares, couloirs sous-voies, sur les passerelles, quais et leurs accès. Dans ces

⁴ Certains opérateurs déplacent déjà les trottinettes en vélo cargo

espaces, il n'est possible de circuler qu'en marchant à côté de son vélo ou de sa trottinette et, s'il s'agit d'une traction électrique, le moteur doit être éteint.

SECTION 4 : STATIONNEMENT DES VÉHICULES

Sous section 1. Règles générales

La Commission demande de limiter le stationnement de l'ensemble des véhicules partagés⁵ aux drop zones (zones réglementées). Autrement dit, tout stationnement en dehors d'une drop zone sera interdit. La Commission espère ainsi une meilleure compréhension des règles par les opérateurs et les utilisateurs. Cela doit aussi permettre de rédiger plus simplement le texte. Enfin, le contrôle sera facilité. Il y aurait dès lors les zones interdites et les zones réglementées avec stationnement en drop zones.

La rédaction de règles de stationnement (art. 21 §1er) ne serait dès lors plus nécessaire, à l'exception du point 1° « les véhicules de cyclopartage ne doivent pas être couchés ».

Cela doit aussi permettre de rédiger plus simplement le texte et de supprimer la distinction entre stationnement gênant et stationnement dangereux (art. 33 et 34).

La Commission demande de clarifier les rôles de la Région et des communes.

Art. 21 – Règles de stationnement

La Commission estime les règles de stationnement peu claires et incomplètes⁶. Comme indiqué ci-dessus, elle demande de limiter le stationnement des véhicules partagés aux drop zones et de supprimer les règles de stationnement à l'exception du point 1°.

Art. 22 – Zones de stationnement interdit

La Commission demande d'interdire le stationnement des véhicules de cyclopartage dans :

- les zones d'arrêts des transports en commun de surface ;
- l'intérieur des infrastructures de la STIB et de la SNCB (l'intérieur des infrastructures ferroviaires, au niveau des passages à niveau, dans les couloirs sous-voies, les gares, les voies, les quais et leurs accès ;
- les espaces verts (parcs, bois, forêts, réserves naturelles).

Sous section 2. Les drop zones

Art. 24 à art. 26

La Commission recommande de placer les drop zones prioritairement en chaussée sur les places de parking.

Elle souhaite limiter fortement l'implantation des drop zones sur les trottoirs. Si une drop zone est implantée sur trottoir, la Commission insiste pour que leur implantation respecte les distances indiquées dans le projet de règlement régional d'urbanisme (RRU) à savoir minimum 2,5 m d'emprise libre pour les piétons et qu'elle ne comporte pas de risque de débordement.

La Commission suggère l'élaboration d'un arbre décisionnel organisant les conditions de mise en œuvre de ces emplacements en collaboration avec un bureau spécialisé en accessibilité.

Elle recommande aussi de déterminer un nombre maximal d'engins autorisés par drop zone pour éviter les débordements.

⁵ La Commission craint l'encombrement des arceaux de stationnement pour vélos par les véhicules partagés au détriment de leur usage par les vélos individuels. Un vélo privé nécessite un point d'ancrage fixe (arceau vélo), ce qui n'est pas le cas d'un vélo partagé.

⁶ Exemples d'imprécision :

b) les dalles podotactiles : AJOUTER « et leurs abords »

e) les pistes cyclables : AJOUTER : « le long de celles-ci et les zones tampons, devant les accès aux boxes vélos ; »

La complémentarité de l'offre de micromobilité partagée avec le transport public doit être facilitée dans une politique de mobilité durable et pour encourager l'usage du meilleur mode de déplacement en fonction des circonstances ; la réalisation de hubs de mobilité peut y contribuer. Pour l'implantation à proximité des stations de métros, des gares et des espaces verts régionaux, la Commission demande d'associer les gestionnaires publics concernés (STIB, SNCB, Bruxelles Environnement).

La Commission demande que par défaut, les espaces verts (parcs, bois, forêts, réserves naturelles) soient des zones à stationnement interdit. Cependant, la création de stationnement en drop-zones est envisageable dans certains cas bien spécifiques :

- dans les parcs accueillant des infrastructures de type musée, école, centre sportif, guinguette, installation accessible par une voirie traversant le parc ;
- lors de la mise en œuvre de nouveaux projets, intégrer, en plus des arceaux à vélo pour engins personnels, des drop-zones pour engins partagés, lorsque la configuration des lieux le permet.

La création de zones à stationnement en drop-zones ne peut être envisagée :

- dans les parcs à ouverture/fermeture (afin d'éviter que des engins de micromobilité partagée ne restent enfermés dans les parcs et ne puissent être utilisés pendant la période de fermeture).
- dans les espaces verts de petite taille : ne peuvent pas accueillir de drop-zones et restent des zones à stationnement interdit.

Le projet d'arrêté soumis à avis laissait voir un article « barré » (art. 26) concernant le guide de mise en œuvre des drop zones. La Commission estime important que les drop off zones bénéficient d'un marquage ou d'une signalétique uniforme et facilement compréhensible pour tous. La délimitation à l'aide de signalisation verticale devrait être déconseillée, pour ne pas ajouter inutilement de panneaux sur l'espace public. Elle suggère d'ajouter dans l'arrêté les grands principes de bon aménagement, comme le placement prioritaire des drop zones en dehors des trottoirs.

[Sous section 3. Zone de concentration et nombre de véhicules autorisés par opérateur](#) [Ajouter une Sous section entre 3. et 4. concernant les points de mobilité \(mobility hubs\)](#)

La Commission demande d'ajouter l'obligation de présence d'au moins un des deux opérateurs principaux à chaque point de mobilité⁷.

La contrainte pourrait varier d'une obligation à un incitant. Dans le cas d'une obligation, les opérateurs de catégorie 1 et 2 devraient être obligés de garantir une offre disponible à un nombre minimum de hubs encore à déterminer, à l'image de ce qui est demandé en termes de couverture géographique des 19 communes. Cette contrainte pourrait être appliquée dès l'octroi de la licence (Section 1, Article 5) et devra au minimum faire partie des critères d'évaluation (Section 6, Article 37). Dans ce dernier cas, la contrainte prendrait alors la forme d'un incitant, étant donné que la catégorie de licence octroyée dépend dès lors de l'intégration du service dans la stratégie de déploiement de hubs.

[Sous section 4 Le déplacement et l'enlèvement de véhicules de cyclopartage](#) [Art. 28 à art. 36](#)

⁷ Le développement de points de mobilité constitue l'action C.11. du Plan Régional de Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale [Good Move](#). Le point de mobilité (ou mobility hub) y est défini comme un lieu regroupant différents services (véhicules partagés, station de gonflage, station de recharge, livraison de colis) permettant une mutualisation maximale de l'offre proposée. L'ambition est de créer un réseau de points de mobilité descendant jusqu'à l'échelle des quartiers, de renforcer la complémentarité avec le transport public pour favoriser et crédibiliser la diminution du taux de possession automobile en RBC,

La Commission apprécie que l'Ordonnance ait réduit le temps de réaction pour déplacer ou enlever un véhicule gênant ou dangereux de l'espace public à 12 heures mais celui-ci est encore trop long. Il n'incite pas suffisamment les opérateurs à réagir. Ce même délai est également prévu pour retirer un véhicule défectueux de l'espace public. Le stationnement dangereux ou gênant menace la sécurité et empêche l'utilisation de l'espace public. Une personne en fauteuil roulant ne peut en effet en général pas dépasser une trottinette renversée sur le trottoir et, une grande majorité des usagers gênés ne peuvent pas déplacer les engins vu leur lourdeur.

La Commission demande de renforcer les contrôles sur le terrain, de réduire les délais d'intervention lors d'un mauvais stationnement, d'imposer des sanctions immédiates en cas d'infraction et d'assurer un traitement des plaintes plus efficace. Elle recommande de prévoir un canal dédié aux signalements de stationnement gênant ou dangereux par les citoyens, que ce canal soit en flux direct, 24h/24 vers l'opérateur et qu'un monitoring de ces plaintes soit effectué par les autorités compétentes dans le but de sanctionner les opérateurs qui ne réagissent pas rapidement à un signalement et, si nécessaire, revoir leur licence.

Il serait également utile d'ajouter une disposition qui permette aux gestionnaires des gares et services de sécurité de débloquer de façon simple les trottinettes, vélos et scooters afin de pouvoir facilement évacuer les véhicules encombrant les espaces des gares, quais et voies (véhicules qui peuvent perturber la circulation des trains).

La Commission demande de traiter la problématique des stations de métro de façon distincte afin de déterminer des règles plus sévères et plus adaptées opérationnellement à la réalité du métro et au personnel qui en a la charge de l'exploitation. Elle propose d'ajouter un article : « Lorsqu'un véhicule est stationné dans une infrastructure de la STIB et est signalé à un opérateur, ce dernier dispose d'un délai de maximum une heure pour déplacer le véhicule concerné et en apporter la preuve à la STIB. À l'expiration de ce délai, le véhicule peut être déplacé ou enlevé. »

Une redevance telle que fixée à l'article 50 ou 51 est alors due, même si l'opérateur est en mesure de prouver que le dernier utilisateur du véhicule a stationné celui-ci correctement.

Art. 32.

Les opérateurs assurent aux agents la faculté de pouvoir déplacer leurs véhicules gratuitement dans un rayon de 600 mètres : AJOUTER « nonobstant l'obligation qu'ont ceux-ci de venir récupérer les véhicules endéans l'heure lorsque ceux-ci se trouvent dans une infrastructure de la STIB. »

Art. 34 et 35 Stationnement gênant et dangereux

La Commission se demande pourquoi faire la distinction entre stationnement gênant et stationnement dangereux, étant donné qu'un stationnement gênant peut être potentiellement dangereux. La simplification des zones et des règles de stationnement devrait permettre de supprimer cette distinction, de simplifier le contrôle, réduire les risques de recours et clarifier les règles pour les utilisateurs.

SECTION 5 NOMBRE DE VÉHICULES EXPLOITABLE PAR OPÉRATEUR

Art. 36 à art. 37

La Commission soutient l'objectif de limitation du nombre de véhicules partagés par opérateur. Elle souhaiterait que la limitation puisse intervenir avant 2024.

La Commission demande de prévoir un plafond global du nombre de véhicules pour la Région en adéquation avec le nombre de stationnement en drop zones.

La Commission s'interroge sur la manière dont ces limitations ont été définies. Elle estime important de maintenir un juste équilibre entre une offre attractive pour les utilisateurs, notamment une couverture de l'ensemble de la Région, tenant aussi compte des possibilités de stationnement disponibles (nombre et capacité des drop zones) et une perspective de développement à long terme pour les opérateurs. La Commission se demande dans quelle mesure la proposition pour le cinquième acteur (300 véhicules) est économiquement viable.

En ce sens, la Commission insiste sur la transparence de l'évaluation semestrielle (poids des critères) et sur la possibilité de pouvoir ajuster ces nombres.

art. 37 §1^{er} La Commission demande que le critère n°8 relatif la proportion du personnel travaillant dans le cadre d'un contrat de travail à durée indéterminée au sein du personnel de l'opérateur, soit également d'application pour les sous-traitants et d'ajouter un critère relatif à la complémentarité avec le transport public.

Annexe1.

La Commission demande de limiter le nombre de vélos partagés par opérateur, dans la même proportion que pour les trottinettes, et ce pour avoir un plafond global du nombre d'engins plus réduit.

SECTION 6 RAPPORTAGE, PARTAGE DE DONNÉES ET RESPECT DE LA VIE PRIVÉE

Art. 38 Données à caractère personnel

La Commission propose que les données récoltées par les opérateurs soient non seulement communiquées à l'administration mais également aux utilisateurs concernés qui le demandent. La communication doit être autorisée dans le cadre réglementaire des applications MaaS.

Art. 39 Application

L'intérêt d'une application informatique mise à disposition par les opérateurs pour signaler le stationnement gênant ou dangereux directement aux opérateurs peut sembler une bonne idée pour réduire le délai d'intervention mais la Commission doute de son efficacité et prône le l'adaptation et l'utilisation de la solution centralisée régionale Fix My Street (FMS). Outre le signalement par application, il est nécessaire que les personnes qui ne disposent pas d'un smartphone connecté/d'un accès à Internet et qui souhaitent signaler le stationnement gênant ou dangereux d'un engin puissent le faire facilement. L'identification du véhicule et le lien vers l'application de signalement doivent être visibles sur chaque véhicule.

Art. 40 à 42 Données

La Commission demande des accords clairs sur les standards de données et sur leur utilisation, notamment concernant le classement des opérateurs prévu à l'art. 37.

La Commission insiste pour que les services de mobilité partagée soient interopérables avec les plateformes des opérateurs MaaS disponibles en région de Bruxelles-Capitale et dans tous les cas être soumis aux mêmes obligations. Les opérateurs devraient être amenés à adapter le fonctionnement technique de leurs applications afin de rendre cette interopérabilité possible, par exemple en respectant des standards d'interopérabilité, qui, eux pourraient découler d'un choix de la Région. Cette démarche serait d'autant plus pertinente dans l'hypothèse où une plate-forme MaaS serait pilotée par la Région.

En fonction du niveau de contrainte choisi, cet aspect pourrait se traduire dans l'arrêté par une obligation dans les conditions d'octroi de la licence (Section 1, Article 5). Sous forme d'incitant, il pourrait faire partie des critères d'évaluation utilisés afin de déterminer le nombre de véhicules exploitables par opérateur (Section 6, Article 37). Une référence au MaaS, et plus spécifiquement à des standards d'interopérabilité, devrait être intégrée à la section relative au rapportage, le partage de données et le respect de la vie privée (Section 7, Article 41).

Enfin, la Commission demande que les données d'utilisation, anonymisées et désagrégées à l'échelle d'un déplacement (origine, destination, date et heure), soient accessibles aux chercheurs

universitaires à l'instar de ce qui pratique dans d'autres villes européennes (en témoigne l'éventail d'articles scientifiques déjà publiés sur des villes telles que Bordeaux, Hambourg, Helsinki, Las Palmas de Gran Canaria, Londres, Madrid, Malaga, Munich et Paris, parmi d'autres).

Chapitre 4 Redevances

Le système mis en place pour les redevances manque de clarté et n'incite pas les communes à prévoir du personnel pour effectuer des contrôles (pas de redevances pour un stationnement interdit, possibilités de recours des opérateurs, conditions à remplir pour l'enlèvement, procédures peu claires,...).

SECTION 1 DISPOSITIONS COMMUNES AUX REDEVANCES

Art. 43 à 47

Les articles doivent être adaptés aux modifications concernant le stationnement dans et aux abords des infrastructures de transport publics et des espaces verts.

Art. 47 L'invitation à payer la redevance est adressée par Bruxelles Mobilité lorsqu'elle est réclamée par la Région : *AJOUTER par la STIB lorsqu'elle est réclamée par celle-ci*, et par le receveur communal lorsqu'elle est réclamée par une commune. Elle est envoyée dans les quatre mois suivants ~~REEMPLACER la décision de réclamer une redevance~~ *PAR le constat donnant lieu à la redevance.*

SECTION 2. REDEVANCE RELATIVE À L'UTILISATION DU DOMAINE PUBLIC

S'agissant d'une redevance pour occupation de l'espace public, la Commission demande pourquoi celle-ci n'est pas directement versée aux gestionnaires de voirie et donc aussi aux communes (qui vont devoir mettre en œuvre la plupart des dropzones) ? La redistribution est prévue via les subsides aux communes mais ceux-ci sont soumis à conditions et plafonnés.

SECTION 3. REDEVANCE RELATIVE À L'ENLÈVEMENT ET AU DÉPLACEMENT DE VÉHICULES

Art. 48 à 51

La Commission s'interroge sur le calcul du montant des redevances. Comment ces montants ont-ils été calculés ? Couvrent-ils les coûts engendrés pour les pouvoirs publics notamment pour la mise en œuvre des drop zones ? Sont-ils suffisamment dissuasifs pour que les opérateurs mettent en place une bonne régulation ? La Commission souhaite plus d'informations à ce sujet.

Chapitre 5 Infractions et sanctions

Si l'obligation de stationnement en drop zone est généralisée, ainsi que demandé par la Commission, le contrôle sera facilité, les opérateurs pourront identifier plus directement les engins stationnés en dehors de celles-ci. La Commission demande que les opérateurs déplacent proactivement les engins qui ne sont pas garés dans des drops zones. Lorsqu'une session est clôturée en dehors d'une drop zone, l'opérateur se voit automatiquement notifié par la Région et dispose d'un délai court, de moins de 12heures, pour agir sous peine d'amende.

Art. 53, 54, 69 et 70

Les articles doivent être adaptés pour donner l'autorité de dresser procès-verbal aux agents de la STIB et de Bruxelles Environnement (gardes et surveillants forestiers).

SECTION 1. CONSTATIONS DES INFRACTIONS

art. 52 à art. 54

La Commission encourage la notification directe et rapide des stationnements gênants ou dangereux aux opérateurs par voie électronique et automatisée et leur responsabilisation pour qu'ils puissent les traiter directement. Bruxelles Mobilité doit être en copie des signalements pour le suivi des indicateurs.

Les procès-verbaux doivent éviter des descriptions sous forme de texte pour permettre un traitement automatisé et rapide.

Imposer l'usage et la transmission d'une photo est trop contraignant pour les personnes déficientes visuelles, qui sont pourtant parmi les personnes les plus impactées par les engins gênants. La Commission recommande de supprimer cette obligation d'autant plus que les engins sont géolocalisés.

La Commission demande de mettre en place des procédures de signalement pour les non utilisateurs en cas de stationnement gênant par téléphone au numéro vert et Fix My Street.

Pics de pollution

En cas de pics de pollution, il existe la possibilité pour la Ministre de la Mobilité de désigner des opérateurs de cyclopartage free floating pour la gratuité. Cette disposition n'a jamais été activée par manque de précision (exemple : pas de formule tarifaire journalière chez chaque opérateur) et parce que les modalités de remboursement sont complexes à mettre en œuvre en rapport du nombre d'occurrences possible.

La Commission demande de limiter la gratuité offerte aux utilisateurs de mobilité à l'opérateur régional et propose l'ajout de l'article suivant

Art. X. À l'article 3bis, quatrième tiret, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 novembre 2008 déterminant les mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique par les microparticules et le dioxyde d'azote, inséré par l'article 5 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 31 mai 2018, est remplacé par ce qui suit :_« - L'abonnement journalier pour l'utilisation du service public de vélos partagés visé à l'article 2, alinéa 1^{er} de l'ordonnance du 20 novembre 2010 réglant l'exploitation d'un service public de location automatisée de vélos, est gratuit. ».