



commission régionale de développement
gewestelijke ontwikkelingscommissie

*PROJET D'ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
PORTANT EXÉCUTION DE L'ORDONNANCE DU 29 NOVEMBRE 2018 RELATIVE À
L'UTILISATION DE MODES DE TRANSPORT PARTAGÉS EN FLOTTE LIBRE
ALTERNATIFS À L'AUTOMOBILE*

AVIS DE LA COMMISSION RÉGIONALE DE DÉVELOPPEMENT

1^{er} décembre 2022

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels
www.crd-goc.brussels

[ici](#)
[ici](#)

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels
www.crd-goc.brussels

[ici](#)
[ici](#)

*Vu la demande d'avis sollicitée par Bruxelles Mobilité relative au « **projet d'arrêté du Gouvernement de la RBC portant exécution de l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile** », reçue en date du 21 novembre 2022 ;*

Vu l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 juillet 2019, relatif à la Commission régionale de développement ;

Vu l'article 7 du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT), tel qu'adopté par le Parlement le 13 octobre 2017 ;

La Commission émet en date du 1^{er} décembre 2022 l'avis unanime suivant.

1. CONTEXTE

La question des modes de transport partagés comme alternative à l'automobile est réglée actuellement par **l'ordonnance du 29 novembre 2018** relative au partage de modes transports partagés en flotte libre constituant une alternative à la voiture et **l'arrêté du Gouvernement de la RBC du 17 janvier 2019** portant à exécution l'ordonnance.

Les nombreux opérateurs arrivés sur le marché avec une offre de plus en plus importante de ces modes de transport pour répondre à la demande ont entraîné une forte pression sur l'espace public et généré aussi plus d'accidents.

Ainsi, afin de traiter essentiellement mais pas exclusivement les enjeux de stationnement, de sécurité routière et d'opérationnalisation du contrôle/sanction, le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté le **17 mars 2022** une **ordonnance** modifiant l'ordonnance du 29 novembre 2018.

La Région a déterminé et déjà mis en place, en partie, de nombreux objectifs en matière de mobilité, notamment dans son plan Good Move tels :

- Le principe STOP où une priorité est accordée aux piétons (Stappen), puis aux cyclistes (Trappen), ensuite aux transports publics (Openbaar vervoer) et enfin, aux véhicules privés.
- Le renforcement des services de mobilité partagée,
- Le MaaS - mobility as a service- avec le développement de solutions de mobilité innovante mais également l'établissement d'un cadre réglementaire pour les services MaaS qui identifie également un besoin d'évolution des réglementations existantes pour les différents services de mobilité constitutifs d'une offre MaaS ; services de cyclopartage inclus. Les recommandations en la matière visent à disposer d'une offre riche et attractive de services de mobilité, une relative flexibilité pour les opérateurs dans la gestion de leur service mais également une approche différente pour l'autorité régulatrice, basée sur des indicateurs de performance, afin de garantir un service de qualité, avec un respect des règles établies.

Les diverses consultations avec les acteurs impliqués ont permis d'élaborer un projet d'arrêté innovant et prêt à faire face aux évolutions futures du secteur.

Il est à noter que la concession Villo! n'étant pas du free floating, celle-ci n'est concernée ni par l'arrêté ni par l'ordonnance.

2. PROJET D'ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT

Ce projet arrêté du Gouvernement portant à exécution l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative au partage de modes transports partagés en flotte libre constituant une alternative à la voiture comporte les évolutions et améliorations suivantes :

- la **régulation de l'accès au marché** impliquant la limitation du nombre d'engins par type de licence.
- une **évaluation des opérateurs** sur base d'indicateurs de performance et de la conformité de leurs services avec les règles établies ;
- une **vitesse adaptée** pour les véhicules de cyclopartage afin de réduire les risques liés à la sécurité routière ;
- une définition claire du **stationnement** gênant ou dangereux servant de référentiel pour le contrôle-sanction.
- une **redevance annuelle** pour l'occupation de l'espace public permettant aux autorités publiques de financer le déploiement des dropzones sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ; la précision du protocole et des besoins en termes de partage de données entre acteurs de l'écosystème MaaS bruxellois et le rapportage de données vers Bruxelles Mobilité en tant qu'autorité organisatrice de mobilité pour faciliter trois tâches principalement : la planification, le contrôle sur le terrain et le partage des zones réglementées ou autres zones dites 'géofencées' vers les opérateurs.

Les communes seront concertées précisément sur la question du financement des drop-zones.

En accompagnement à ce projet d'arrêté, Bruxelles Mobilité a également élaboré un ensemble de mesures « soft regulations » qui permettront une plus grande efficacité dans la gestion des services de cyclopartage en Région de Bruxelles-Capitale pour tous les acteurs concernés.

De plus, Les opérateurs seront reconcertés sur le projet d'arrêté après validation par le gouvernement en 1ère lecture.

3. AVIS

La Commission, comme commission d'experts en aménagement du territoire est soucieuse de la question de la gestion de l'espace public et de l'amélioration de son utilisation. Elle n'est cependant pas spécialiste dans les mesures prises dans cet arrêté quant à la régulation de l'accès au marché , l'évaluation des opérateurs , la régulation pour une vitesse adaptée ou d'une redevance annuelle,

Sur la question de procédure, si elle apprécie d'être consultée sur le projet en cours, la Commission constate qu'elle est saisie d'une demande d'avis sans que lui soient soumis également les résultats des concertations, ni les avis des administrations et instances qui sont consultées dans le même temps que la CRD.

Ayant pour souci de préserver les équilibres entre fonctions sur le territoire et l'équilibre écosystémique urbain, la Commission rappelle l'importance qu'il y a de se prononcer également sur ces avis et résultats. Les observations qui en résultent ont toute leur importance pour le Commission et particulièrement lorsque celles-ci ont une portée sur l'aménagement et le développement urbain. Elle demande formellement, dès lors, à être consultée sur la base des avis des administrations et instances qui sont consultées, en vue d'émettre son avis avant approbation en deuxième lecture.