

# AVIS

**Mob.22.13.AV**

Sur le projet d'arrêté portant exécution du décret du 8 juillet 2021 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

Avis adopté le 23/11/2022

**DONNEES INTRODUCTIVES**

Demandeur : Philippe Henry, Vice-Président du Gouvernement wallon, Ministre du Climat, de l'Energie, de la Mobilité et des Infrastructures

Date de réception de la demande : 28/10/2022

Délai de remise d'avis : 35 jours

Préparation de l'avis : Le Pôle a préparé l'avis sur base d'une consultation électronique.

Brève description du dossier :

Le projet d'arrêté vise à exécuter le décret du 8 juillet 2021 qui doit entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2023 et dont le but est de réguler les services de mise à disposition du public, en mode partagé, de divers engins de déplacements (vélos, motocycles, trottinettes, segways/ gyropodes, monoroues, overboards, ...) en flotte libre (sans station).

Le projet d'arrêté définit la procédure et les conditions pour l'obtention d'une licence autorisant l'exploitation sur le territoire wallon de services de cyclopartage en flotte libre : mode d'introduction et contenu de la demande de licence, examen de la demande par l'administration, notification à l'opérateur de la décision du Gouvernement, conditions à respecter pour l'obtention de la licence (exigences techniques des véhicules, sensibilisation à la sécurité routière, conditions environnementales et de durabilité des véhicules, protection des données personnelles, informations à fournir, assurances à souscrire,...). Le texte détermine également les modalités pour un renouvellement, un retrait ou une suspension de licence.

Le Pôle accueille positivement ce projet d'arrêté qui semble bien prendre en compte les aspects indispensables en matière de sécurité, de durabilité et de récolte des données pour les déplacements considérés et vient poser des conditions raisonnables pour l'octroi des licences aux opérateurs.

Le Pôle a deux suggestions ponctuelles à formuler sur les conditions à remplir pour l'obtention d'une licence :

- à l'article 5, §1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, une limite de puissance pourrait être fixée pour les trottinettes afin d'en limiter la consommation d'énergie ;
- à l'article 5, §3, 2<sup>o</sup>, les conditions de durée de vie minimale pourraient être renforcées, éventuellement de manière graduelle (avec un calendrier d'entrée en vigueur).

Le Pôle saisit toutefois l'opportunité offerte par cet avis pour élargir la réflexion et soulever la question du stationnement des engins partagés en flotte libre.

Il relève que, si le code de la route fédéral interdit depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2022 les trottoirs au roulage pour les engins de déplacements motorisés, il n'en reste pas moins que leur stationnement chaotique pose de sérieux problèmes pour les usagers d'autres modes actifs, en entravant les déplacements des piétons, en faisant courir de sérieux risques aux personnes en situation de handicap pour circuler sur les trottoirs et accéder aux traversées piétonnes, ou encore en occupant indûment les espaces de stationnement vélo.

Le Pôle insiste dès lors sur la nécessité de prendre des mesures pour lutter contre le stationnement sauvage des engins partagés visés, notamment sur les trottoirs, et d'y inciter plus fortement les communes.

Le Pôle juge ainsi nécessaire que dans les centres urbains, soient marquées au sol des zones de stationnement obligatoire pour les trottinettes, qui n'empiètent ni sur l'espace des piétons ni sur celui du stationnement vélo.

A cet égard, le Pôle note que l'interdiction de stationnement et d'arrêt de véhicules sur la chaussée à moins de 5 mètres en deçà d'un passage pour piétons ou pour cyclistes dégage un espace en voirie qui pourrait être exploité pour y implanter ces zones de stationnement obligatoire, et invite le Gouvernement à mener une réflexion en ce sens en collaboration avec les communes.

Le Pôle estime enfin qu'il convient, complémentirement au marquage de zones de stationnement obligatoire, de prendre diverses mesures telles que :

- une réglementation prévoyant des sanctions appropriées en cas de stationnement sauvage ;
- une sensibilisation des utilisateurs lors de leur inscription ;
- un rappel via des campagnes de communication générale ;
- des points d'attention via les stewards urbains.