

Cyclopartage en flotte libre

Recommandations du CAWaB et de la plateforme WALK

14/12/2022

Contexte

Nos trottoirs et espaces publics sont régulièrement encombrés par des voitures mal stationnées, des panneaux publicitaires, des poubelles, des panneaux de signalisation temporaires ou non, les poubelles, les horodateurs...

À cette longue liste des gênes et des situations dangereuses pour les piétons et les PMR se sont ajoutés ces dernières années de très nombreux engins de mobilité en flotte libre.

Ces engins, lorsqu'ils sont mal stationnés, constituent des obstacles pour les piétons, qui doivent les contourner, les éviter, voire les enjamber. Pour d'autres, ils représentent un réel danger, comme les personnes déficientes visuelles qui ne les détectent pas toujours à temps, les personnes se déplaçant en fauteuil roulant ou les parents avec poussette qui doivent descendre sur la voirie dédiée aux véhicules automobiles.

En abandonnant une trottinette, un vélo ou un scooter au milieu du trottoir, les utilisateurs de ces engins de micromobilité ne respectent pas le Code de la route qui stipule qu'« *il est défendu de gêner la circulation ou de la rendre dangereuse, soit en jetant, déposant, abandonnant ou laissant tomber sur la voie publique des objets, débris ou matières quelconques (...) soit en y établissant quelque obstacle* ».

Les besoins des piétons et des personnes à mobilité réduite étant complémentaires, le CAWaB et la plateforme Walk se sont associés pour rédiger ces recommandations à l'attention des décideurs en cette fin d'année 2022. En effet, tant à Bruxelles qu'en Wallonie, les gouvernements prennent les arrêtés d'exécution de l'ordonnance et du décret, visant à définir les règles d'exploitation des services de cyclopartage en flotte libre.

Il y a, dès lors, une opportunité aujourd'hui d'enfin garantir aux piétons que les engins de micromobilité ne mettront à l'avenir plus à mal la sécurité et l'accessibilité de l'espace public et des trottoirs.

Recommandations

- Interdire le stationnement des engins de mobilité partagée sur les trottoirs et cheminements piétons et imposer le stationnement de ces engins dans des drop-zones.
- Définir l'emplacement des drop-zones en dehors des trottoirs et des cheminements piétons.
- Pour les cas où il n'est pas possible de placer les drop-zones en dehors des espaces dédiés aux piétons, rédiger un arbre décisionnel organisant les conditions de mise en œuvre de ces emplacements en collaboration avec un bureau spécialisé en accessibilité.
- Déterminer un nombre maximal d'engins autorisés par drop-zone.
- Limiter le nombre d'engins en circulation sur le territoire en fonction du nombre de m² de drop-zones disponibles.
- Afin d'éviter les engins couchés au sol, y compris dans les drop-zones, prévoir un amarrage de ces derniers (cfr. principe du Villo!).
- Renforcer les contrôles sur le terrain afin de réduire les délais d'intervention lors d'un mauvais stationnement et imposer des sanctions immédiates en cas d'infraction.
- Automatiser le signalement aux opérateurs pour les engins de micromobilité dont une session serait clôturée en dehors des zones de stationnement dédiées. Lier ce signalement à des sanctions systématiques.
- Assurer la transmission instantanée des signalements de stationnement gênant ou dangereux réalisés par les citoyens vers les opérateurs par un canal dédié.
- Imposer la mise à disposition de personnel disponible 24h/24, 7j/7 ayant pour mission de répondre aux demandes de repositionnement des trottinettes mal stationnées.

Principe de « flotte libre » et son impact sur les piétons et personnes à mobilité réduite

Le principe de flotte libre, sans drop-zone, n'est pas compatible avec une visée d'accessibilité universelle et avec les principes de la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes en situation de handicap. Rappelons que son article 9 prévoit que « [...] Les États Parties prennent également des mesures appropriées pour : 1. leur assurer, sur la base de l'égalité avec les autres, l'accès à l'environnement physique. Ces mesures, parmi lesquelles figurent l'identification et l'élimination des obstacles et barrières à l'accessibilité, s'appliquent, entre autres : à la voirie ; [...] 2. a) Élaborer et promulguer des normes nationales minimales et des directives relatives à l'accessibilité des installations et services ouverts ou fournis au public et contrôler l'application de ces normes et directives ; b) **Faire en sorte que les organismes privés qui offrent des installations ou des services qui sont ouverts ou fournis au public prennent en compte tous les aspects de l'accessibilité par les personnes handicapées** ».

En l'absence de zones de stationnement définies physiquement dans les rues et numériquement dans les applications de micromobilité (drop-zones), il doit être interdit d'offrir un service de mobilité (voir argumentaire ci-dessous).

Les personnes à mobilité réduite sont particulièrement et directement impactées par le stationnement des engins sur les trottoirs. Nous recevons en effet régulièrement des retours d'associations et de citoyens concernant les gênes et mises en danger occasionnées par les engins de micromobilité sur les trottoirs.

Focus sur les drop-zones

L'expérience démontre que les drop-zones mises en œuvre sur les trottoirs débordent rapidement au détriment des cheminements piétons.

Les drop-zones doivent se situer en priorité en lieu et place du stationnement prévu en voirie pour les véhicules motorisés. De nombreux emplacements illégaux en amont de passages piétons ont été identifiés et peuvent être convertis en stationnement vélo et cyclopartage.

Lorsque cela n'est techniquement pas possible (et uniquement dans des cas où il n'y a pas de stationnement auto), ces drop-zones doivent être marquées au sol et suffisamment éloignées

des traversées piétonnes, des lignes guides podotactiles ou lignes guides naturelles utilisées par les personnes aveugles ou déficientes visuelles (minimum 2,5m à prévoir, notamment en raison du manque de précision de la géolocalisation des engins par satellite).

Afin d'éviter des débordements d'engins de micromobilité en dehors de ces drop-zones, prévoir des mesures de protection (ex : barrières) aux abords des traversées piétonnes. Pour ces mêmes raisons, il faudrait prévoir un nombre maximal d'engins autorisés par drop-zone. Enfin, prévoir un amarrage nous semble opportun.

Le CAWaB et Walk s'inquiètent également que les contraintes et conditions de mise en œuvre des drop-zones (tous les 300m maximum) n'encouragent pas les gestionnaires de voiries à les implémenter et que ceux-ci privilégient dès lors le régime de stationnement libre.

Vers une limitation raisonnée du nombre d'engins de micromobilité sur un territoire

Nous recommandons de fixer des limites en termes de nombre d'engins déployés sur un territoire.

Pour cela, il nous paraît nécessaire de ne pas autoriser l'exploitation de plus d'engins de micromobilité qu'il n'y a de places prévues dans des zones de stationnement spécifiques (drop-zones). Ceci permettrait d'augmenter progressivement le nombre d'engins disponibles, tout en respectant les objectifs visant à ne pas entraver la mobilité des piétons et des personnes à mobilité réduite.

Modalités relatives au contrôle et aux moyens de signaler les engins mal stationnés

La technologie de géolocalisation permet aux opérateurs et au gestionnaire d'identifier la position d'un engin lorsqu'une session est clôturée par un utilisateur.

Lorsqu'une session est clôturée en dehors d'une drop-zone, l'opérateur devrait se voir automatiquement notifié par la région. Il disposerait d'un délai court pour agir. Après quoi, une amende doit être infligée.

Le CAWaB et Walk demandent que les signalements soient dès lors automatisés et que ceux-ci ne reposent pas uniquement sur les signalements des usagers des trottoirs. Les opérateurs

doivent être contraints de proactivement déplacer les engins identifiés en dehors des drop-zones.

Les règles de stationnement doivent être complétées par des modalités relatives à l'enlèvement des engins mal stationnés.

Il faut par ailleurs maintenir la possibilité pour les citoyens de signaler aisément un engin mal stationné (par exemple via : une application mobile, un numéro vert ou une adresse mail). Ces signalements doivent être transmis automatiquement et systématiquement aux opérateurs afin qu'ils déplacent les engins gênants ou dangereux sans délai, et ce 24h/24 et 7/7. Les informations et procédures de signalement pour les non-utilisateurs en cas de stationnement gênant doivent être présentes sur tous les engins mis en circulation.

Un monitoring de ces plaintes doit être effectué par les autorités compétentes dans le but de sanctionner les opérateurs qui ne réagissent pas rapidement à un signalement et si nécessaire, en revoir la licence. Nous demandons en effet que les sanctions prévues soient appliquées en cas de stationnement gênant et de non-respect du délai d'enlèvement.

Le délai pour l'enlèvement d'un engin stationné de manière gênante devrait être ajouté comme indicateur de performance à évaluer pour l'octroi ou le retrait d'une licence.

Pour la Région Wallonne, il faudrait cependant déterminer une procédure claire et uniforme à l'échelle de la Région pour que les engins signalés soient enlevés dans un délai court.

Enfin, il faudrait imposer aux opérateurs un autocontrôle du stationnement au moyen de photos prises par l'utilisateur dans le cadre du processus de fin de location.