

Extrait du registre aux délibérations du Conseil communal

- Présents** Vincent De Wolf, *Bourgmestre-Président* ;  
 Rik Jellema, Patrick Lenaers, Françoise de Halleux, Frank Van Bockstal, Aziz Es, Karim Sheikh Hassan, Eliane Paulissen, Colette Njomgang, *Échevin(e)s* ;  
 Bernard de Marcken de Merken, André du Bus, Jean Laurent, Gisèle Mandaila, Arnaud Van Praet, Virginie Taittinger, Florence Pendeville, Anne Vandersande, Olivier Colin, Caroline Joway, Audrey Petit, Zacharia Moktar, Françoise Alix Marie Van Malleghem, Vincent Paul Louis Biauce, Emeline Houyoux, Laure-Mélanie Defèche, Ethel Savelkoul, Vanessa Araujo Miño, Lucien Rigaux, Maryam Matin Far, Jean-Luc Debroux, Dennis Van Der Knaap, Louise Marie Irène Bataille, *Conseillers communaux* ;  
 Annick Petit, *Secrétaire communal f.f.*
- Excusés** Rachid Madrane, Joanna Kaminska, Thierry Mommer, *Conseillers communaux*.

**Séance du 18.11.19**


---

**#Objet : Ordonnance de police relative à l'usage des véhicules de cyclo-partage en flotte libre#**


---

Séance publique

**Affaires générales**

Le Conseil Communal,

Vu les articles 117, 119, 119*bis* et 135 de la Nouvelle Loi Communale ;

Vu le Règlement général de police arrêté par le Conseil communal en séance du 24.11.2014 et ses modifications ;

Vu la Loi du 24 juin 2013 relative aux sanctions administratives communales ;

Vu l'Arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (ci-après « Code de la route ») ;

Vu l'Arrêté royal du 9 mars 2014 relatif aux sanctions administratives communales pour les infractions en matière d'arrêt et de stationnement et pour les infractions aux signaux C3 et F103 constatées au moyen d'appareils fonctionnant automatiquement ;

Vu l'Ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile ;

Vu l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 17 janvier 2019 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 ;

*Vu les arrêts du Conseil d'Etat du 6 juin 2004, n° 159.613, s.a. Carmeuse ; du 5 juin 2015, n° 231.459, s.a. Envemat ; du 30 novembre 2016, n° 236.621, s.a. Envemat ; du 28 janvier 2019, n° 243.526, Divry ;*

Considérant que dans une optique de développement durable et d'amélioration de la qualité de l'air, la commune d'Etterbeek souhaite accompagner les modes de transport non polluants et les alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle, notamment, en développant une mobilité partagée ;

Considérant le développement important et l'utilisation croissante des engins de déplacement personnel motorisés en libre-service

(free-floating), tels que les trottinettes électriques, les hoverboards, les monocycles, les gyropodes sur l'ensemble du territoire la Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant l'importance d'amener les opérateurs à travailler de concert avec les pouvoirs publics, en ce compris l'autorité communale, *notamment en vue de garantir la commodité et la sécurité du passage sur la voie publique ;*

Considérant que l'usage actuel constaté des engins partagés en libre-service peut présenter un réel danger pour leurs utilisateurs, ainsi que pour les autres usagers de l'espace public en raison des comportements imprudents voire irresponsables de certains utilisateurs (utilisation à plusieurs ou transport d'un ou plusieurs enfants sur une même trottinette électrique, etc.);

Considérant qu'en l'absence de dispositif d'accrochage, ces engins de cyclopartage en flotte libre en l'attente de location sont rangés sur les trottoirs et les voiries dans des conditions pouvant causer une gêne ou un danger pour les autres usagers et ce, plus particulièrement, pour les usagers les plus vulnérables comme les personnes à mobilité réduite (se déplaçant à l'aide d'une canne, d'une béquille, d'une tribune, d'un rollator, d'une chaise roulante, etc.), les personnes aveugles ou malvoyantes, les personnes poussant un landau ou une poussette, etc.;

Considérant la nécessité de veiller au confort de l'ensemble des usagers de l'espace public et d'assurer aux piétons, notamment les plus fragiles, un cheminement sans entrave ;

Considérant l'impératif de faire appliquer dans toutes les situations possibles le principe PVTV (Piéton-Vélo-Transport en commun-Voiture individuelle), également connu comme le principe STOP (Stappers-Trappers-Openbaar Vervoer-Privévervoer) sur le territoire communal, compte tenu de la vulnérabilité des piétons ;

*Considérant qu'en matière de stationnement, il est raisonnable d'assimiler les engins de déplacement motorisés aux bicyclettes dès lors que, compte tenu de l'article 7bis du Code de la route, les conducteurs des engins de déplacement allant à une vitesse supérieure à celle du pas sont assimilés à des cyclistes ;*

*Considérant qu'en matière de comportements prescrits pour les utilisateurs d'engins de déplacement motorisés, la seule obligation de contrôle énoncée à l'article 8.3 du Code de la route (« [tout conducteur] doit être constamment en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent et doit avoir constamment le contrôle du véhicule ou des animaux qu'il conduit ») ne suffit pas à garantir l'ordre public ; qu'alors que, pour les bicyclettes, ce même Code énonce des dispositions précises et détaillées relatives à la façon de les utiliser et à la présence d'un éventuel passager, il ne dit rien pour l'utilisation des engins de cyclopartage en flotte libre ;*

*Considérant que même en cas d'assimilation des engins de déplacement motorisés aux bicyclettes pour ce qui est du stationnement, les dispositions du Code de la route en matière de comportements prescrits pour les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs (articles 43.1, 44.4 et 44.5 du Code de la route) paraissent difficilement transposables telles quelles au présent cas, en raison des caractéristiques techniques spécifiques des engins de cyclopartage en flotte libre;*

*Considérant, dès lors, la nécessité de combler ce qui constitue une lacune du Code de la route et d'organiser, ne fût-ce que temporairement, des règles spécifiques d'utilisation des engins de cyclopartage en flotte libre ;*

Considérant que la Commune doit garantir à ses habitants la salubrité, la sûreté et la sécurité publiques ;

*Considérant qu'en cas de défaillance ou d'insuffisance de la police spéciale, la police générale subsiste à titre résiduel et pour autant que puisse être invoqué un motif tenant à l'ordre public (C.E., 13 juin 2002, n° 107.824, Mathieu ; 12 octobre 2017, n° 239.390, Francescato ; 4 novembre 2008, n° 187.717, s.a. KPN Orange Belgium ; 25 octobre 2011, n° 215.982, s.a. Mobistar ; 29 avril 2015, n° 231.041, s.a. Baio Constructions) ;*

*Considérant que si la question de l'utilisation des engins de cyclopartage en flotte libre est en partie régie par le Code de la route, il n'en demeure pas moins que certains aspects de cette utilisation – comme ceux relevant de la sécurité publique et de la commodité du passage dans les voies publiques - ne sont pour l'heure pas suffisamment réglés par la police de la circulation routière, avec cette conséquence que, conformément aux principes classiquement appliqués en matière de concours de polices administratives, la compétence de police générale de l'ordre public de la commune est, à titre résiduel, habilitée à prendre une mesure pour tenter d'atteindre l'objectif non rencontré par les polices spéciales ;*

*Considérant que l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile et son arrêté d'exécution n'en disent pas davantage concernant les conditions d'utilisation des engins de cyclopartage en flotte libre ;*

Considérant les infractions et incidents répertoriés par les services compétents de l'administration communale (infractions au stationnement, dégâts matériels, dommages corporels, délits de fuite);

*Considérant le caractère principalement préventif de la police administrative de l'ordre public ;*

Sur rapport du Bourgmestre, le Conseil communal prend les mesures de police dictées par les circonstances précitées ;

ORDONNE CE QUI SUIVIT

Article 1 – Champ d'application

*Les dispositions de la présente ordonnance sont applicables aux les engins de déplacement motorisés au sens de l'article 2.15.2, al. 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, du Code de la route (A.R. du 1<sup>er</sup> décembre 1975 et ses modifications ultérieures), ci-après les engins de cyclopartage en flotte libre.*

Article 2 – Autres réglementations

La présente ordonnance est adoptée sans préjudice des dispositions du Code de la route, des réglementations régionales et communales en vigueur, en ce compris le Règlement général de police, pour ce qui est, notamment, de l'usage de la voie publique et des infractions en matière d'arrêt et de stationnement *et l'Ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile et son arrêté d'exécution du 17 janvier 2019.*

*Conformément à l'article 7bis du Code de la route, il est rappelé que les utilisateurs d'engins de déplacement motorisés disponibles en libre-service (dont les trottinettes électriques) qui se déplacent plus vite qu'à l'allure du pas sont assimilés aux cyclistes et sont ainsi tenus de respecter la réglementation y afférente.*

Leur circulation est interdite sur les trottoirs à l'exception des engins spécifiquement adaptés au déplacement des personnes à mobilité réduite ou atteintes d'un handicap.

Article 3 – *Rappel des dispositions en matière de rangement*

Les *engins* de cyclopartage en flotte libre au sens de l'article 1<sup>er</sup> ne peuvent constituer un obstacle dans la zone de marche des usagers et ce, particulièrement, pour les personnes plus vulnérables.

Pour garantir le libre passage, les *engins* de cyclopartage en flotte libre peuvent uniquement être *rangés* conformément *aux dispositions* du Code de la route *qui s'appliquent à eux (dont l'article 23.3)* et aux réglementations régionales et communales en vigueur (dont le Règlement général de police *en ses articles 101 et 102*), afin de ne pas gêner ou causer de danger pour la circulation des autres usagers.

Article 4 – Comportements des utilisateurs

*Les utilisateurs des engins de cyclopartage en flotte libre au sens de l'article 1<sup>er</sup> sont tenus au respect du principe de vigilance et de prudence dans l'espace public. Ils ne peuvent pas y troubler l'ordre public à l'occasion de l'utilisation de ces engins.*

Ils ne peuvent, par leur comportement, causer aucune gêne ni danger pour les autres usagers de l'espace public, en particulier, vis-à-vis des usagers les plus vulnérables en raison de leur âge ou de leur handicap.

*Outre ce qui précède*, sont, notamment, constitutifs d'un comportement gênant ou dangereux l'utilisation à plusieurs d'un même *engin* ou le transport d'un mineur d'âge lorsque ceci n'est ni autorisé par la réglementation en vigueur ni par les conditions générales d'utilisation des *engins* de cyclopartage en flotte libre, les dégradations du matériel disponible en libre-service, l'utilisation sans précaution d'un *engin* en cas de faible visibilité ou de nuit ou les nuisances sonores *consécutives au*

*déclenchement d'une alarme dont l'engin est muni.*

#### Article 5 – Sanctions aux infractions *de rangement*

Tout fonctionnaire de police, agent de police ou agent dûment habilité qui constate le *rangement d'un engin de* cyclopartage en flotte libre *au sens de l'article 1<sup>er</sup>* qui ne serait pas conforme à la réglementation en matière de stationnement, a ordre d'en verbaliser l'utilisateur ou, à défaut de connaissance de celui-ci, l'opérateur qui le met à disposition.

Le montant de l'amende administrative relève des catégories d'infractions établies dans le Règlement général de police.

Outre ces dispositions, le fonctionnaire de police, *l'agent de police ou l'agent dûment habilité* qui constate qu'un *engin* de cyclopartage en flotte libre *au sens de l'article 1<sup>er</sup>* constitue un danger pour les autres usagers de l'espace public en raison d'une défaillance technique visible ou identifiée, peut procéder à sa mise en fourrière.

Une taxe est exigible en cas de mise en fourrière à l'opérateur.

#### Article 6 – Sanctions aux comportements inappropriés ou dangereux et autres nuisances

Tout fonctionnaire de police, agent de police ou agent dûment habilité qui constate un comportement inapproprié ou dangereux ou tout autre nuisance de la part d'un utilisateur d'un *engin* de cyclopartage en flotte libre, a ordre de le verbaliser.

Le montant de l'amende administrative s'élève à maximum 250 euros si la personne est majeure et à maximum 125 euros si elle est mineure de 14 ans accomplis.

#### Article 7 – Relations avec la commune

Les opérateurs qui mettent à disposition des *engins* de cyclopartage en flotte libre *au sens de l'article 1<sup>er</sup>* travaillent de concert avec l'autorité communale, afin de permettre un retour d'expériences et d'évaluer les perspectives de développement de leur activité sur le territoire de la commune.

Ils veillent à ce que leur activité n'entraîne aucune gêne au bon déroulement et à la sécurité *et la commodité du passage à l'occasion d'événements et de manifestations* organisés sur le territoire de la commune.

#### Article 8 – Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur dès sa publication.

Le Conseil approuve le projet de délibération.

Votes sur les amendements : 32 oui.

Votes sur le texte amendé

32 votants : 32 votes positifs.

***Les amendements sont indiqués en italique.***

AINSI FAIT ET DÉLIBÉRÉ EN SÉANCE.

Le Secrétaire communal f.f.,  
Annick Petit

Le Bourgmestre-Président,  
Vincent De Wolf

POUR EXTRAIT CONFORME  
Etterbeek, le 28 janvier 2020

Le Secrétaire communal f.f.,

Le Bourgmestre,

Annick Petit

Vincent De Wolf