

Micro-mobilités

Les trottinettes électriques en libre-service à Liège

Proposition d'encadrement juridique



Les trottinettes électriques en libre-service à Liège

Proposition d'encadrement juridique

AUTEURS

Antoine BAUWENS

Slaven BOSNJAK

Arnaud GENGOU

Jérôme JOIRIS

Valentine MEENS

Louise MERTZ

Vincent PALMIERI

SUPERVISION SCIENTIFIQUE

Pr. Dr Geoffrey GRANDJEAN



Déposé à Liège en juin 2020
Présenté à Paris en septembre 2020

*Avec le soutien de
la Province de Liège et de
son Bureau des
Relations extérieures
l'Agence du Numérique
la Wallonie*



Table des matières

1 EXPOSE DES MOTIFS	Exposé des motifs Commentaire article par article	p. 5 p. 7
2 REGLEMENT COMMUNAL	Ville de Liège, Règlement relatif aux services de cyclopartage de trottinettes électriques en free-floating	p. 19
3 LES PLUS ET LES MOINS	Tableau des points positifs et négatifs de l'encadrement juridique	p. 37
4 ANNEXES	<i>Tableau comparatif des villes</i> <i>Compilation d'encadrements juridiques d'autres villes</i> <i>Disponible à l'adresse suivante :</i> <i>http://hdl.handle.net/2268/249122</i>	

1 EXPOSÉ DES MOTIFS

Exposé des motifs

Ce règlement est le fruit d'un travail collaboratif entre 7 étudiants en Master de sciences politiques à l'Université de Liège coordonné par le Professeur Geoffrey Grandjean dans le cadre du cours d'Institutions politiques locales. Aux fins de la rédaction du présent règlement, nous nous sommes inspirés de la réglementation liée aux trottinettes électriques en cyclopartage de nombreux pays des quatre coins du globe et de Belgique. Nous avons également mené une série d'entretiens avec l'ensemble des acteurs impliqués par cet objet de recherche. Cette démarche méthodologique nous a permis de cibler les différentes failles du système actuel et, nous l'espérons, de rencontrer au mieux les attentes de l'ensemble des acteurs impliqués dans l'objet de recherche.

Le présent règlement s'adresse aux opérateurs possédant une flotte de trottinettes électriques en cyclopartage présente ou à venir sur le territoire de la Ville de Liège.

Le choix de ne viser que les opérateurs peut sembler à première vue discriminant vis-à-vis des utilisateurs privés de trottinettes électriques. Néanmoins, ce règlement a pour objectif de réguler et formaliser les flottes de trottinettes électriques en cyclopartage. Nous laissons le soin à d'autres niveaux de pouvoir ou à d'autres formes d'encadrement juridique de régler les dispositions nécessaires visant les utilisateurs et propriétaires privés de trottinettes électriques et autres types d'opérateurs de flotte en libre-service.

Ce règlement vise à rencontrer des enjeux environnementaux et d'ordre public.

Le règlement présente également une certaine flexibilité et des choix ont été posés de façon à ne pas entraver l'entrepreneuriat et la stratégie marketing des opérateurs.

Il a notamment été question de ne pas définir un nombre maximum de trottinettes et d'opérateurs, ni de couvre-feu. Nous avons ainsi opté pour le choix d'un certain « laissez-faire » pour ces deux points vu l'ampleur encore restreinte du phénomène.

Parmi les éléments nouveaux qu'induit le présent règlement, il y a notamment l'interdiction de circulation sur les trottoirs, le volet dédié au stationnement, l'instauration d'un âge minimum pour l'utilisation d'une trottinette électrique en cyclopartage ainsi que l'instauration d'une redevance liée à l'occupation du domaine public.

Commentaire des articles

Article 1^{er}.

Cet article définit un certain nombre de notions qui apparaissent dans le présent règlement et vise à faciliter la compréhension de l'intéressé.

L'objectif de cette disposition vise à apporter une définition claire, concrète et univoque des éléments repris dans le règlement et ainsi à faciliter la lecture et la compréhension de l'intéressé.

Art. 2. et suivants

Ces articles visent à soumettre les trottinettes en cyclopartage en flotte libre à une obligation de licence et répertorient les conditions d'obtention d'une telle licence.

La demande de licence présente un double objectif.

D'une part, elle a pour objectif de formaliser l'arrivée d'un nouvel opérateur sur le territoire de la Ville de Liège et d'établir un contact entre l'opérateur et la Ville.

D'autre part, la demande vise à établir un contrôle sur les spécificités techniques et environnementales établies par le présent règlement vis-à-vis de l'opérateur. Il est également question de découvrir comment l'opérateur a l'intention de mettre en œuvre les obligations qui lui incombent.

À travers cette disposition, il est question d'énoncer de façon exhaustive l'ensemble des éléments que l'opérateur devra indiquer dans sa demande d'introduction de licence. La plupart des dispositions de l'article ne nécessitent pas d'exposé des motifs. Néanmoins, pour celles qui en nécessitent, nous allons les exposer brièvement.

La licence est valable pour une durée d'un an, cela permettra plus de flexibilité aux opérateurs malgré les formalités administratives de l'introduction de la demande de licence.

Concernant la sous-traitance, certains opérateurs sous-traitant une partie de leur activité à des entreprises privées indépendantes de l'opérateur, nous avons souhaité établir un contrôle sur les activités de ces sous-traitants. Les activités sous-traitées consistent, pour la plupart, à recharger les trottinettes électriques.

Art. 8.

Cet article vise à régir l'ensemble des spécificités techniques que l'opérateur doit prendre en compte dans la confection de sa flotte de trottinettes électriques en cyclopartage.

Par exemple, en cas de problème de stationnement gênant, l'article prévoit un moyen, pour l'utilisateur, de contacter directement l'opérateur afin de régler le problème sans passer par les services de la Ville.

De même, pour faciliter le signalement et la reconnaissance des trottinettes, chaque engin doit être libellé du numéro d'immatriculation fourni par la Ville.

Par ailleurs, les trottinettes doivent être pourvues d'un numéro de téléphone accessible à tous pour signaler un quelconque problème directement à l'opérateur. Pour aller plus loin dans le signalement des problèmes, certaines villes ont offert la possibilité de signalement via l'application mobile officielle de la Ville (comme « Liège en poche » par exemple).

Art. 9.

Cet article vise le déploiement de la flotte de trottinettes électriques sur le territoire de la Ville de Liège.

L'objectif de cette disposition est de réglementer, organiser et sécuriser la voie publique et ses utilisateurs ainsi que de permettre une organisation de la circulation en fonction de différents cas de figure (travaux, intempérie, manifestation...).

Nous avons décidé de ne pas appliquer de mesures liées au couvre-feu. Lors de nos entretiens, les opérateurs que nous avons rencontrés disent rentrer leur flotte le soir pour éviter des dommages volontaires sur les trottinettes de la part de certains utilisateurs inciviques. Par ailleurs, un représentant de Lime nous a expliqué qu'il n'y avait qu'une ville parmi celles où ils opèrent qui maintient la flotte la nuit en raison du fait que cette dernière est très prisée par les utilisateurs de trottinettes électriques en cyclopartage de façon générale (Lyon). Nous laissons ainsi les opérateurs s'adapter en fonction de la demande et de leurs contraintes.

En Belgique, nous sommes le seul pays qui autorise la circulation sur les trottoirs à la vitesse du pas. Cela n'arrange pourtant personne, ni les commerçants ni les usagers de la voirie. Nous avons posé ce choix, car d'autres moyens sont disponibles pour accueillir les utilisateurs des trottinettes électriques en cyclopartage. Par ailleurs, pour marquer la cohérence de cette disposition, il faudrait que celle-ci soit transposée dans une autre forme d'encadrement juridique qui vise également les utilisateurs et propriétaires privés de trottinettes électriques.

Art. 10.

Les autorités communales sont libres de déterminer et d'évaluer les situations de cas de force majeure ou d'intempérie qui seraient susceptibles de nécessiter l'évacuation de la flotte.

Art. 11.

L'objectif du zonage est de ne pas laisser l'usage de l'espace public à la discrétion des opérateurs. Le zonage est en réalité du « geofencing » qui consiste en la création de limites d'utilisation virtuelles pour l'opérateur et donc les utilisateurs.

Il s'agit par exemple de créer une zone d'opération dans laquelle les entreprises de trottinettes peuvent opérer. Cette zone d'opération est délimitée en fonction d'obstacles physiques (infrastructures ferroviaires ou autoroutières, relief, cours d'eau...) ainsi qu'en fonction des impératifs de sécurité liés à la disponibilité de pistes cyclables et à la configuration des voiries. La zone d'opération a également été définie en prenant en compte la présence de « zones 30 » ainsi que les corridors vélos nouvellement créés par la Ville, le SPW et la société civile dans le cadre du déconfinement. C'est pourquoi la zone d'opération s'étend au Laveu, à Burenville, à Kinkempois ou encore à Chênée.

Les autres zones sont destinées à limiter l'usage de la trottinette pour ces mêmes impératifs et en fonction de la densité de certains espaces ainsi que de la cohabitation avec les autres modes actifs. Par exemple, la zone d'interdiction triple couvre spécifiquement les piétonniers à forte affluence et forte cohabitation entre modes actifs comme l'hyper-centre ou Outremeuse. De même, la zone d'interdiction double (stationnement et circulation) est spécifiquement définie pour les parcs, lieux où le passage de la trottinette n'est pas indispensable.

En somme le but est donc de créer certaines limites uniformes pour chaque opérateur dans lesquelles l'opérateur peut tout de même garder une certaine marge de manoeuvre en termes de « geofencing ».

Art. 12.

Cet article vise les modalités de stationnement des trottinettes électriques en cyclopartage.

L'objectif est de mieux organiser l'utilisation de la voie publique. Il fallait ici organiser le stationnement en affectant le moins possible le cœur du service « free-floating » tout en minimisant les stationnements pouvant porter préjudice aux autres utilisateurs de la voie publique. Ceci nous a amenés à la solution de l'article 12 du présent règlement.

Le Plan Urbain de Mobilité préconise d'ailleurs de créer des zones de stationnement spécifiques comme c'est la norme dans beaucoup de villes européennes.

Pour remédier au problème du stationnement sauvage des trottinettes électriques en cyclopartage et faciliter la cohabitation des utilisateurs piétons du domaine public et les utilisateurs des trottinettes en cyclopartage, nous avons décidé de convertir des espaces de stationnement automobile en espaces de stationnement dédiés à la mobilité douce et partagée et intégrant notamment les trottinettes électriques en cyclopartage.

Ces espaces de stationnement sont pensés en fonction de hotspot et s'implantent autour de lieux stratégiques. Ces zones auront pour double objectif le stationnement et le pick-up des trottinettes en cyclopartage, d'une part pour ceux qui souhaitent utiliser la trottinette et d'autre part pour l'utilisateur qui a terminé son trajet stationnant ainsi sa trottinette électrique en cyclopartage.

Selon une étude menée par Lime, les utilisateurs de la flotte sont prêts à marcher environ 120 mètres pour accéder à une trottinette en cyclopartage. Nous nous sommes appuyés sur cette affirmation pour délimiter l'espace entre les zones de stationnement de maximum 240 mètres.

Par ailleurs, il est ressorti des entretiens menés que l'utilisateur de trottinette électrique en cyclopartage se sentait « mal à l'aise » de ne pas avoir de consignes claires quant à la façon de stationner sa trottinette électrique en cyclopartage. Dans les lieux très fréquentés (comme les gares par exemple), l'utilisateur perdu dans son choix de stationnement préfère donc être orienté vers ces zones définies. Une collaboration entre la Ville et des propriétaires fonciers comme la SNCB ou le TEC apparaissent donc nécessaires.

Nous avons également délimité le centre urbain de Liège, au regard de la zone d'interdiction triple, de façon à ce que les trottinettes en cyclopartage n'aillent pas au-delà. Nous avons également répertorié les zones d'interdiction de stationnement dans les annexes.

Ainsi, en entravant le principe du free-floating consistant à prendre et déposer sa trottinette électrique en cyclopartage n'importe où, les utilisateurs ne sont tout de même pas pénalisés en raison du fait qu'ils n'auront qu'une centaine de mètres à marcher pour prendre possession de la trottinette en cyclopartage.

Par la même disposition, nous imposons aux opérateurs d'introduire un mécanisme de dissuasion visant à empêcher les utilisateurs de trottinettes électriques en cyclopartage de se stationner en dehors des zones de stationnement prévues à cet effet. Ce mécanisme fait partie des éléments à introduire dans la demande de licence. L'opérateur est également tenu d'indiquer l'emplacement des zones de stationnement à l'utilisateur sur une plateforme partagée. Cette information doit être accessible pour l'utilisateur à bord de la trottinette et pour l'utilisateur qui souhaite s'emparer d'une trottinette.

De plus, pour marquer la cohérence de cette disposition, nous jugeons que celle-ci devrait être transposée dans une autre forme d'encadrement juridique qui vise également les utilisateurs et propriétaires privés de trottinettes électriques. Nous souhaitons néanmoins souligner le fait que les utilisateurs privés de trottinettes électriques ont pour habitude de stationner leurs engins motorisés dans un espace sécurisé, autre que les futurs espaces de stationnement notamment dédiés aux trottinettes électriques en cyclopartage.

Enfin, plus que la simple considération accordée aux trottinettes électriques, la méthode proposée en termes de stationnement a pour objectif de rééquilibrer l'espace public en fonction des usages et des modes. En effet, le principe est de créer des espaces de stationnement pour tous les modes de mobilité douce en diminuant la place dédiée à la voiture sans empiéter pour autant sur l'espace des piétons. Cette mesure est donc tant la réponse à une demande existante qu'une incitation à la pratique des modes doux en multipliant le stationnement consacré.

Art. 13.

Cet article impose à l'opérateur de souscrire à une assurance couvrant sa responsabilité civile. L'objectif de cette disposition est de s'assurer que l'opérateur peut intervenir auprès de ses utilisateurs en cas de problèmes.

Art. 14.

Cet article stipule l'imposition d'une redevance par le collège communal à l'opérateur de la flotte de trottinettes électriques en cyclopartage sur le territoire de la Ville de Liège.

L'espace public est géré et entretenu par les pouvoirs publics. Les organisations qui en font usage, en particulier à des fins commerciales, doivent pouvoir être soumises au montant d'une redevance.

L'objectif de cette disposition est de remettre sur un même pied d'égalité les opérateurs de service de trottinettes électriques en cyclopartage vis-à-vis des autres utilisateurs de la voie publique tout en intégrant une redevance relativement peu onéreuse.

Nous avons choisi d'instaurer une redevance annuelle relativement peu onéreuse pour ne pas freiner le développement du marché. Cette dernière vise les opérateurs. Nous avons posé ce choix pour maintenir une certaine attractivité du territoire de la Ville de Liège vis-à-vis des opérateurs.

Cette redevance couvre uniquement les frais d'occupation du domaine public lié au stationnement des trottinettes électriques en cyclopartage et s'élève à 27,50 euros par an et par trottinette.

Nous nous sommes basés sur l'exemple de la Ville de Namur qui a instauré une redevance de 0,10 euro par jour pour chaque trottinette électrique en cyclopartage. Cette redevance couvre uniquement les frais liés à l'occupation du domaine public. Par souci de simplification, nous avons opté pour une redevance annuelle ce qui évite ainsi aux opérateurs de régler, sur base d'un calcul du nombre de jours où ces derniers déploient leur flotte, la redevance de façon journalière ou mensuelle comme c'est le cas pour la Ville de Namur.

Le montant total de la redevance annuelle s'élevant à 27,50 euros, sur la base d'une redevance journalière de 0.10 euro, nous avons décompté 90 jours de redevance, donc 9 euros, qui correspond à une durée de trois mois durant l'hiver où les opérateurs ont pour habitude de ne pas déployer leur flotte.

Les redevances sont encaissées par la Ville de Liège.

Art. 15.

Cet article détaille les normes de sécurité régissant l'utilisation d'une trottinette électrique en cyclopartage.

L'objectif de cette disposition est de protéger les utilisateurs des trottinettes électriques en cyclopartage ainsi que les autres utilisateurs du domaine public.

La Belgique ne régit pas l'âge minimal pour circuler avec une trottinette électrique en cyclopartage. Nous avons choisi d'instaurer un âge minimal de 14 ans. Il s'agit d'un équilibre entre l'âge autorisé pour conduire un cyclomoteur, un scooter ou une moto légère ou un quadricycle léger (max. 50cc et 4 kW et max. 45 km/h) – 16 ans –, et l'âge autorisé pour circuler à vélo sur la voie publique, c'est-à-dire 10 ans. Néanmoins, l'utilisation d'un cyclomoteur et d'un vélo est conditionnée au port du casque obligatoire, contrairement à l'utilisation des trottinettes électriques en cyclopartage.

Nos voisins français interdisent et sanctionnent quant à eux la circulation avec une trottinette électrique en cyclopartage en dessous de l'âge de 12 ans.

Nous pensons d'ailleurs que l'âge défini par le règlement est encore trop jeune pour circuler en Ville et potentiellement seul. Nous estimons néanmoins que vu le paiement de la location par carte de crédit, cela élimine déjà un grand nombre d'utilisateurs vraisemblablement trop jeunes pour utiliser le domaine public à l'aide d'un engin motorisé.

Dans les spécificités techniques de la flotte, nous annonçons que la trottinette devait pouvoir supporter une charge maximale de 120 kilos. À travers la disposition visant les normes de sécurité, nous précisons cette disposition en établissant que la trottinette électrique en cyclopartage ne pourra supporter qu'une seule personne et qu'il est ainsi interdit de se déplacer à plus d'une personne sur une trottinette électrique en cyclopartage.

International Countries	Allowed on Street	Never on Sidewalks	Speed Limit	Age Limit	Offers Subsidy
Canada	✓				
Germany			12-20 KM/H	12+	
UK					
France	✓	✓			
Spain		✓			
Sweden					✓
Italy			30 KM/H		✓
South Korea	✓			16+	
Mexico					

Age Limit 16+	Age Limit 18+	Helmet Required Under 16	Never on Sidewalks	Follow Traffic Laws
Connecticut	Michigan	Connecticut	Kansas	Colorado
Nevada	Oregon	Delaware	Missouri	Idaho
Oregon		Florida	New Hampshire	Massachusetts
Tennessee		Idaho	North Dakota	Montana
Virginia		Mississippi	Oregon	New Hampshire
		Massachusetts	South Dakota	North Dakota
		North Dakota	Tennessee	South Dakota
		Oklahoma	Utah	Texas
		Rhode Island	Wisconsin	Virginia
		South Dakota		West Virginia
		West Virginia		

Art. 16.

Cet article stipule l'interdiction de manœuvres interdites liées au tractage.

Art. 17. et 18.

Ces articles stipulent que l'accès aux données en lien avec la mobilité est essentiel pour permettre aux autorités communales d'adapter leur politique de manière cohérente.

Ces données ne contiennent en aucune façon des données personnelles quant à l'utilisateur.

Nous avons choisi de créer deux types de partage de données, l'un pour lequel les données doivent être partagées en temps réel entre les opérateurs et la Ville de Liège et l'autre type de partage de données concernent les données qui doivent être partagées de façon trimestrielle.

Le partage de données en temps réel relevant des signalements opérés par des acteurs permettra aux autorités communales de pouvoir contrôler le délai de 24 heures accordé aux opérateurs pour intervenir en cas de signalements. Cette disposition est complémentaire au signalement opéré par les autorités communales vis-à-vis de l'opérateur de l'article 19.

Art. 19.

Cet article indique les délais d'intervention des opérateurs en cas de besoin et impose une personne de contact joignable à tout moment.

Nous avons opté pour le choix d'un délai de 24h.
Nous diminuons ainsi de 24h la durée pour laquelle les opérateurs sont tenus d'intervenir en cas de signalement.

Nous imposons également dans cet article la mise à disposition d'une personne de contact disponible 24h/24 afin que les autorités puissent disposer d'un interlocuteur privilégié auquel s'adresser en cas de besoin.

Art. 21.

Cet article régit des conditions générales d'accès visant à informer l'utilisateur de tout renseignement et obligation qui lui incombe.

Pour que l'utilisateur ait accès à l'ensemble des informations le concernant (espaces de stationnement, interdiction de stationnement...), l'opérateur est tenu de faire approuver des conditions générales d'accès par l'utilisateur lorsque ce dernier s'introduit sur la plateforme de l'opérateur. L'utilisateur ne pourra passer à une autre fenêtre que lorsqu'il aura parcouru l'ensemble des conditions générales d'accès.

Art. 22.

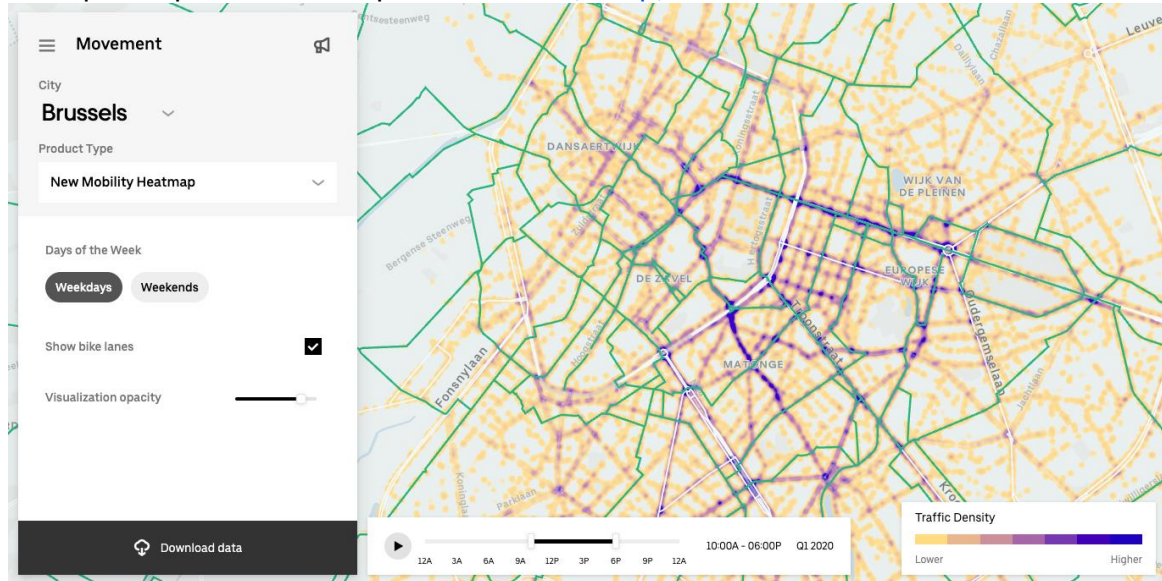
L'objectif de la présente disposition vise à permettre aux citoyens, à terme, de trouver le moyen de transport le plus adéquat à leurs besoins sur une application regroupant tous les moyens de transport possibles.

Le but est de promouvoir l'accès aux trottinettes via plusieurs canaux et donc de promouvoir l'intermodalité comme le veut le PUM. Le but de l'alinéa est d'obliger les opérateurs (qui bénéficient de cette mesure en élargissant l'accès à leur service) à proposer de voir la localisation en temps réel des trottinettes disponibles sur des plateformes itinérantes (Google Maps par exemple ou les applications d'opérateur de transport en commun). Cette pratique très courante est techniquement très facile à réaliser grâce à [l'A.P.I.](#) « L'A.P.I. » ou « Application Programming Interface » est le format de fichier des opérateurs qui comprend toutes les données de navigation des trottinettes. Ces données API peuvent donc être fournies à la Ville dans le cadre des rapports trimestriels.

La Ville de Liège dispose déjà d'une plateforme d'open data en ligne. Le principe est de mettre à disposition du public des données d'utilité publique en toute transparence et dans les limites des règles régissant le commerce. De la sorte, tout un chacun pourrait se servir de ces données pour interpeller les autorités politiques sur la nécessité de modifier l'espace public à tel endroit. Des organisations publiques ou militantes pourraient également utiliser ces données pour réagir à où étudier l'action publique

locale en termes de mobilité.

Exemple d'open-data de l'opérateur [Uber \(Jump\)](#) à Bruxelles :



Art. 23.

Cet article définit l'ensemble des sanctions administratives auxquelles l'opérateur s'expose en cas de non-respect des dispositions du présent règlement. De manière générale, un règlement est par nature sanctionnable.

Nous avons établi la liste des sanctions en fonction d'une échelle de gravité de ces dernières.

Nous distinguons trois types de sanctions. Premièrement, celles concernant la licence, l'assurance et la redevance. Deuxièmement, celles qui ont trait à la non mise en place des mécanismes prévus dans le présent règlement. Cette catégorie est sanctionnée d'une amende administrative du même type qu'une astreinte par jour de retard. Enfin, celles qui relèvent de manquements aux obligations prévues par le règlement.

Étant donné que le règlement ne vise que les opérateurs, les utilisateurs de trottinettes sont exempts de sanctions et d'amendes administratives vis-à-vis des autorités communales. C'est pour cette raison que nous imposons aux opérateurs de reprendre l'ensemble des dispositions ayant trait directement ou indirectement à l'utilisateur du service de trottinettes électriques en cyclopartage dans sa plateforme, et ce notamment via l'article 21 du présent règlement.

Art. 24.

Cet article fixe l'entrée en vigueur du présent règlement. Le délai laissé aux opérateurs et à la Ville de Liège est raisonnable.

En effet, de façon à permettre aux opérateurs déjà actifs sur le territoire de la Ville de Liège de s'adapter aux dispositions du présent règlement, ce dernier entrera en vigueur trois mois après la date de sa publication.

Annexes

Nous avons répertorié deux annexes. La première a trait aux zones d'interdiction unique, double et triple définies par le présent règlement. Ces zones correspondent en partie à celles déjà présentes en pratique pour la Ville de Liège.

La seconde annexe correspond d'une part à un site internet collaboratif où les autorités communales peuvent ajouter ou supprimer une des zones précitées. D'autre part, elle indique les zones qui sont répertoriées dans la première annexe sous forme cartographique. Le site reprenant les différentes zones est donc en soi de l'open-data.

2 **RÈGLEMENT COMMUNAL**

Règlement relatif aux services de cyclopartage de trottinettes électriques en libre-service

Le Conseil communal, en séance publique,

Vu la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel et du Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE ;

Vu le Code de la route ;

Vu l'article 53*bis* du Code judiciaire relatif au délai d'introduction de la demande de licence ;

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

Vu l'article L1122-30 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation relatif aux compétences du Conseil communal ;

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

Vu l'article 4 du règlement relatif à l'usage et à l'occupation des parcs, jardins et plaines de jeux publics du 26 juin 2017 ;

Vu le règlement relatif aux infractions en matière d'arrêt et de stationnement du 12 décembre 2016 ;

Vu le règlement général de police et de gestion patrimoniale relatif à l'occupation de la voie publique du 15 décembre 1997 tel que coordonné en date du 22 novembre 2016 ;

Vu le règlement de police relatif à l'usage et à l'occupation du parc de la Boverie ;

Considérant que de nouveaux types de véhicules alternatifs à la voiture sont en plein développement dans les principales villes du pays dont la Ville de Liège ;

Considérant que l'essor des trottinettes électriques en cyclopartage à Liège nécessite de réglementer certains aspects de leur déploiement, de leurs spécificités techniques et de leur utilisation ;

Considérant qu'il convient de fixer les modalités de sanctions relatives au non-respect des dispositions du présent règlement ;

Considérant les objectifs du Plan urbain de Mobilité visant à développer et encadrer juridiquement la micromobilité ;

Considérant la Charte du cyclopartage en libre-service de la Ville de Liège adoptée par le Conseil communal le 25 juin 2019 ;

ARRÊTE PAR VOIX POUR ET VOIX CONTRE ET ABSTENTION(S), LE RÈGLEMENT RELATIF AUX SERVICES DE CYCLOPARTAGE DE TROTTINETTES ÉLECTRIQUES EN LIBRE-SERVICE TEL QUE PRÉSENTÉ CI-APRÈS :

Chapitre I. - Disposition générale

Article 1^{er}. Définitions

Aux fins du présent règlement,

1° « la trottinette » désigne un véhicule électrique pur, à moteur, à deux roues, à usage en position debout qui ne peut, par construction et par la seule puissance de son moteur, dépasser sur une route horizontale la vitesse de 25 kilomètres par heure, à l'exclusion :

- des fauteuils roulants électriques ;
- des scooters électriques pour personnes à mobilité réduite ;
- des appareils électriques auto-équilibrants à une ou deux roues ;

2° « la licence » désigne la licence au sens de l'article 2 qui autorise les opérateurs à fournir un service de trottinettes électriques en cyclopartage ;

3° « l'opérateur » désigne un acteur économique offrant un service de cyclopartage dans le respect du règlement ;

4° « les trottinettes en cyclopartage » désigne le service par lequel des trottinettes sont mises à disposition de plusieurs utilisateurs pour des déplacements occasionnels. La trottinette est stationnée après son usage et peut être reprise librement par un autre utilisateur ;

5° « l'utilisateur » désigne toute personne utilisant les trottinettes en cyclopartage ;

6° « le véhicule électrique pur » désigne un véhicule dont la propulsion est assurée par :

- Soit, un système consistant en un ou plusieurs dispositifs de stockage d'énergie électrique, un ou plusieurs dispositifs de conditionnement de l'énergie électrique et une ou plusieurs machines électriques conçues pour transformer l'énergie stockée en énergie mécanique qui est transmise aux roues pour faire avancer le véhicule ;
- Soit, une propulsion auxiliaire électrique montée sur un véhicule à pédalage ;

7° « la zone de stationnement » désigne un espace de stationnement délimité par un marquage au sol, indiqué par un panneau de signalisation et dédié au stationnement des trottinettes électriques et autres types de véhicules de mobilité douce et/ou partagée ;

8° « la zone d'interdiction unique » désigne un espace délimité dans lequel le stationnement des trottinettes est interdit ;

9° « la zone d'interdiction double » désigne un espace délimité dans lequel la circulation et le stationnement des trottinettes sont interdits ;

10° « la zone d'interdiction triple » désigne un espace délimité dans lequel le stationnement des trottinettes est interdit et où la vitesse des trottinettes est limitée à 5 kilomètres par heure ;

11° « la zone d’opération » désigne un espace délimité dans lequel l’opérateur peut déployer sa flotte et duquel sa flotte ne peut pas sortir ;

12° « la zone permanente » désigne les zones créées par le présent règlement ayant une portée permanente dans le temps et couvre les « zones de stationnement », « zone d’interdiction unique », « zone d’interdiction double » et « zone d’interdiction triple » ;

13° « la zone temporaire » désigne un espace délimité restreignant le stationnement, la circulation ou la vitesse des trottinettes pour une période précise ;

14° « la cogénération de qualité » désigne la production combinée de chaleur et d’électricité, conçue en fonction des besoins de chaleur du client, qui réalise une économie d’énergie par rapport à la production séparée des mêmes quantités de chaleur et d’électricité dans des installations modernes de référence dont les rendements annuels d’exploitation sont définis et publiés annuellement par la Commission wallonne pour l’énergie (CWAPE) ;

15° « l’électricité verte » désigne l’électricité produite à partir de sources d’énergie renouvelables ou de cogénération de qualité dont la filière de production génère un taux minimum de 10 % d’économie de dioxyde de carbone par rapport aux émissions de dioxyde de carbone (les sources d’énergie renouvelables sont définies et publiées annuellement par la Commission wallonne pour l’énergie (CWAPE)), d’une production classique dans des installations modernes de référence visées à l’article 1, 14° du présent règlement ou l’électricité produite à partir d’installations hydroélectriques ou de cogénération de qualité est limitée à une puissance inférieure à 20 mégawatts (MW).

Chapitre II. - La licence

Introduction de la demande de licence

Art. 2. Aucun opérateur ne peut organiser, sans licence, un service de cyclopartage de trottinettes en libre-service sur le territoire de la Ville de Liège.

La licence pour le service cyclopartage de trottinettes en libre-service doit faire l’objet d’une demande par courrier recommandé ou via une plateforme électronique équivalente et par courrier électronique auprès du service communal Mobilité.

Art. 3. La demande de licence devra contenir un plan d’approche dans lequel le demandeur explique au moins :

1° De quelle manière il veillera à respecter les dispositions du présent règlement ;

2° De quelle manière il interviendra préventivement afin de faire respecter les conditions d’exploitation ;

3° De quelle manière il interviendra afin de régulariser les infractions aux conditions d’exploitation ;

4° Quelle est la durée de vie attendue des trottinettes proposées et de quelle manière celles-ci seront recyclées ;

5° Combien de trottinettes seront proposées ;

6° De quelle manière les trottinettes seront distribuées et redistribuées sur ce territoire ;

7° De quelle manière les trottinettes seront stockées ;

8° Quelles données il rassemblera, gèrera et commercialisera ;

9° De quelle manière il respectera le Règlement général sur la protection des données et les législations européenne et belge sur la vie privée ;

10° Quels prix il appliquera ;

11° De quelle manière, il veillera à ce que le service soit intégré dans les applications d'itinéraires multimodaux et sur les plateformes Internet interactives permettant de planifier des déplacements ;

12° Le point de contact que la Ville peut joindre en permanence.

L'administration traite, de manière confidentielle, les données d'entreprises reprises dans le plan.

Art. 4. La décision du service communal Mobilité concernant la demande de licence sera notifiée au demandeur dans un délai de six semaines, lorsqu'elle est complète. Dans le cas contraire, elle en informe le demandeur.

Art. 5. Le demandeur peut introduire un recours par courrier recommandé auprès du Collège communal contre la décision de l'administration ou à défaut d'une décision notifiée dans le délai indiqué à l'article 4. Sous peine d'irrecevabilité, un tel recours est introduit dans un délai de 30 jours suivant, soit la notification de la décision, soit la fin du délai de six semaines repris à l'article 4. Le délai est calculé conformément à l'article 53bis du Code judiciaire.

Art. 6. La durée d'une licence est d'un an. La licence peut être renouvelée un nombre illimité de fois pour une même durée.

Art. 7. De façon à pouvoir contrôler la conformité de la flotte quant aux prescriptions du présent règlement, l'opérateur doit fournir une fiche technique détaillée de sa flotte reprenant tous les aspects mentionnés dans le présent règlement ayant trait aux spécificités techniques prévues à l'article 8.

Dans le cas où l'opérateur sous-traite une partie de sa flotte, ce dernier fournit, pour chaque sous-traitant, les informations demandées dans la présente disposition pouvant le concerner.

L'opérateur fournit une pièce justificative émanant de la société de construction de la flotte pour s'assurer que cette dernière remplit les dispositions techniques et environnementales établies par le présent règlement.

Art. 8. Spécificités techniques de la flotte

Sans préjudice des prescriptions techniques prévues par le Code de la route ;

Les trottinettes en cyclopartage doivent être conçues sans place assise et pour le déplacement d'une seule personne. Elles doivent pouvoir supporter une charge d'au moins 120 kilogrammes.

Les trottinettes en cyclopartage ne peuvent pas porter de marque de publicité autre que celle de l'opérateur.

Les opérateurs veillent à la propreté du matériel qu'ils mettent à disposition. La flotte de trottinettes en cyclopartage devra constamment être maintenue dans un état de propreté satisfaisant. Les opérateurs veillent notamment à ce que leurs engins soient exempts de tags et de tout autre type d'inscriptions sauvages.

Les trottinettes en cyclopartage ne peuvent pas être équipées d'un moteur ou d'une assistance qui produisent localement ou directement des émissions polluantes ou qui contiennent des gaz à effet de serre ou des particules fines. Les trottinettes en cyclopartage sont conçues de façon à constituer un véhicule électrique pur et doivent être produites au moyen de l'électricité verte.

Les trottinettes en cyclopartage sont équipées d'un système de bridage limitant la vitesse à 25 kilomètres par heure.

Les opérateurs doivent s'assurer que leurs engins soient identifiables de manière spécifique et individuelle.

Les trottinettes en cyclopartage sont marquées d'un numéro d'immatriculation fourni par la Ville.

Les trottinettes sont marquées du numéro de téléphone de l'opérateur de façon à ce que n'importe quel acteur puisse signaler un problème lié aux trottinettes électriques en cyclopartage directement à l'opérateur.

Déploiement des véhicules, zones d'activité et restriction d'utilisation

Art. 9. L'utilisateur doit circuler sur les pistes cyclables. En l'absence de pistes cyclables, il peut circuler :

- Sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est de 50 kilomètres par heure ;

- Sur les aires piétonnes, à condition de rouler à l'allure du pas et de ne pas gêner les piétons ;
- La circulation sur les trottoirs est interdite. Néanmoins, si les circonstances ne permettent pas de circuler sur les éléments précités, la trottinette électrique en cyclopartage peut y être conduite à la main sans faire usage du moteur ;
- L'utilisation est également autorisée sur les voiries privées (par exemple, chemin d'une propriété privée, allée d'une résidence privée) moyennant l'accord préalable du propriétaire.

Art. 10. En cas de force majeure, d'intempéries ou toutes autres situations susceptibles d'entraîner un risque et jugées dangereuses par la Ville, susceptibles d'entraîner un risque pour les riverains ou les usagers, les opérateurs doivent évacuer l'ensemble de leur flotte dans les 4 heures qui suivent l'annonce de la Ville à destination de l'opérateur.

Dans des circonstances particulières qui le justifieraient, telles que des manifestations, des travaux ou pour des raisons de sécurité, l'opérateur s'engage à respecter les instructions, temporaires ou définitives, d'entreposage des véhicules de cyclopartage ou d'utilisation de ceux-ci selon un horaire donné. Dans ce contexte, l'opérateur sera averti par la Ville au moins 48 heures à l'avance, afin qu'il puisse prendre les mesures nécessaires.

Art. 11. Zonage

Le Collège communal définit par ordonnance les zones permanentes. Les zones temporaires sont définies par arrêté de police.

L'opérateur dispose d'un délai de 5 jours à dater de la publication du règlement modifié pour mettre en œuvre les nouvelles zones permanentes et d'un délai de 24 heures à dater de la promulgation de l'arrêté de police ou à la date définie par l'arrêté de police en ce qui concerne la mise en œuvre des zones temporaires.

Les zones permanentes sont décrites et délimitées dans l'annexe du présent règlement.

Art. 12. Stationnement des véhicules

Le stationnement des trottinettes électriques est délimité par un marquage au sol et des panneaux de signalisation l'indiquant. Tout utilisateur d'une trottinette électrique en cyclopartage est dans l'obligation de stationner sa trottinette dans la zone de stationnement. Les zones de stationnement sont espacées de 240 mètres au maximum entre elles.

L'opérateur doit mettre en œuvre un mécanisme de dissuasion afin que l'utilisateur stationne la trottinette conformément aux prescriptions du présent règlement.

Sur la plateforme de l'opérateur accessible à l'utilisateur, l'opérateur doit informer l'utilisateur de l'emplacement des zones de stationnement et pouvoir lui indiquer la distance entre la localisation de l'utilisateur et l'emplacement de la zone de stationnement.

Il doit aussi informer les utilisateurs des zones d'interdiction de stationnement, qu'elles soient temporaires ou permanentes.

Les zones d'interdiction permanentes de stationnement et de circulation sont indiquées en annexe du présent règlement. L'opérateur s'engage à respecter toute modification de zones temporaires ou permanentes d'interdiction de stationnement. Ces modifications seront communiquées à l'opérateur par la Ville au minimum 72 heures avant le début de l'interdiction de stationnement sur la(les) zones concernée(s).

Art. 13. Assurance

L'opérateur doit souscrire à une assurance couvrant sa responsabilité civile.

Art. 14. Redevance

Les opérateurs doivent s'acquitter, sur une base annuelle, d'une redevance de 27,50 euros par trottinette en cyclopartage déclarée au début de l'année civile.

Art. 15. Normes de sécurité

L'utilisateur de la trottinette électrique est âgé de minimum 14 ans.

Tout conducteur de trottinettes électriques en cyclopartage doit être équipé d'un gilet ou d'un équipement rétro réfléchissant la nuit ou le jour quand la visibilité est insuffisante.

Les trottinettes doivent être équipées de feux avant et arrière, de freins avec avertisseur sonore. De jour comme de nuit, la flotte doit être équipée de feux de position allumés.

Il est interdit de se déplacer à plus d'une personne sur une trottinette électrique en cyclopartage.

Art. 16. Tractage

Il est interdit de tracter d'autres véhicules ou des charges.

Il est interdit de se faire remorquer par un véhicule.

Chapitre III. - Relations entre la Ville et l'opérateur

Art. 17. Partage de données en temps réel

L'opérateur met sans frais à disposition de la Ville de Liège l'information en temps réel sur l'usage des véhicules de cyclopartage.

La Ville doit disposer en temps réel des données suivantes :

- Le nombre de trottinettes en cyclopartage présente sur le territoire de la Ville de Liège ;
- Le nombre de trottinettes en cyclopartage en activité sur le territoire de la Ville de Liège ;

- Les signalements opérés par les acteurs dans le cadre de l'article 8 du présent règlement ;
- Leur localisation et leur trajet.

Il revient à l'opérateur de mettre en œuvre un système de partage de données avant le déploiement de sa flotte ou dans le mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement pour les opérateurs déjà actifs dans la Ville de Liège. Un contact avec le service des systèmes d'information de la Ville est organisé dans ce cadre.

Art. 18. Partage de données trimestriel

L'opérateur transmet à la Ville, de façon trimestrielle, les données anonymisées suivantes sous forme d'un rapport reprenant l'activité générale :

- Le nombre d'utilisateurs de la flotte pour le trimestre qui précède ;
- Les itinéraires empruntés par les utilisateurs, selon une liste croissante des données ;
- L'affluence de la fréquentation des trottinettes électriques en cyclopartage en fonction des zones de stationnement selon une liste croissante des données ;
- Le kilométrage parcouru (total).

Art. 19. Équipe locale de maintenance

Les opérateurs mettent en place un dispositif de maintenance et de régulation capable d'intervenir dans un délai de 24 heures suivant la notification de l'autorité communale afin d'éviter toute surconcentration de trottinettes stationnées ou de trottinettes dégradées sur la voie publique. Ce délai est également de rigueur en ce qui concerne les signalements des acteurs à l'opérateur dans le cadre de l'article 8 du présent règlement.

Les opérateurs mettent en place un point de contact permanent, joignable par les utilisateurs et la Ville.

Chapitre IV : Relations avec les utilisateurs des trottinettes électriques en cyclopartage

Art. 21. Conditions générales d'accès

L'opérateur crée des conditions générales d'accès à sa plateforme dont l'utilisateur devra prendre connaissance lorsqu'il s'introduit sur cette plateforme. Ces conditions générales d'accès couvrent toutes les dispositions susmentionnées dans le présent règlement ayant trait directement ou indirectement à l'utilisateur du service de trottinettes en cyclopartage.

Art. 22. Multimodalité, open data et application de planification d'itinéraire

L'opérateur intègre le service de trottinettes en cyclopartage sur au moins deux applications de planification d'itinéraires, incluant au minimum une application

d'itinéraires multimodaux et une plateforme Internet interactive permettant de planifier des déplacements.

L'annexe cartographique est disponible publiquement en ligne sur le site de la Ville.

Les données relatives à l'origine et à la destination du trajet des utilisateurs de trottinettes en cyclopartage sont disponibles publiquement sur le site Internet d'open-data de la Ville.

Chapitre V. - Sanctions et infractions

Art. 23. Sanctions visant l'opérateur

Les sanctions suivantes visent les opérateurs de trottinettes en cyclopartage. Elles sont constatées par un agent constatateur et l'amende est prélevée par la Ville.

Catégorie I : Sanctions concernant la licence, l'assurance et la redevance

- Le non-respect des conditions d'introduction de la demande de licence telle que prévue par l'article 2 et suivants ou le non-respect de l'article 13 relatif à la souscription d'une assurance couvrant la responsabilité civile sont passibles d'une amende de 250 et de 500 euros en cas de récidive ;
- Le non-respect du paiement de la redevance prévue à l'article 14 sera passible d'une amende de 50 euros par jour de retard de paiement, à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Catégorie II : Sanctions concernant la non-mise en place des mécanismes prévu dans le présent règlement

L'absence de mécanisme de dissuasion tel que prévu à l'article 12, le non-mise en place de conditions générales d'accès tel que prévu à l'article 21, la non-intégration sur deux applications de planification d'itinéraires telles que mentionnées à l'article 22, la non-mise en place d'un dispositif de maintenance tel que prévu à l'article 19 alinéa 1 ou la non-mise en place d'un point de contact permanent relatif à la maintenance, tel que prévu à l'article 19 alinéa 2 seront sanctionnés d'une amende de 150 euros par jour de retard, à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Catégorie III : Sanctions relatives aux manquements aux obligations prévues par le règlement

- Le non-respect de l'article 17 relatif au partage des données en temps réel est passible de 50 euros d'amende par heure où les données ne sont pas fournies à la Ville ;
- Le non-respect de l'article 18 relatif au partage de données est passible d'une amende de 250 euros si celles-ci ne sont pas fournies dans le délai fixé par la Ville. En cas de récidive, l'opérateur est passible d'une amende de 500 euros ;
- Le non-respect du délai prévu à l'article 19 est passible d'une saisie temporaire, en vue de libérer l'espace public, par la Ville des engins motorisés dont il est question.

Dans ce cas, l'opérateur est passible d'une amende de 100 euros par trottinette déplacée par la Ville.

Chapitre VI. - Disposition finale

Art. 24. Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur trois mois après la date de sa publication.

Annexes

Annexe 1. Zones d'interdiction permanentes

a. Zones d'interdiction unique

- Quais de Meuse

b. Zones d'interdiction double

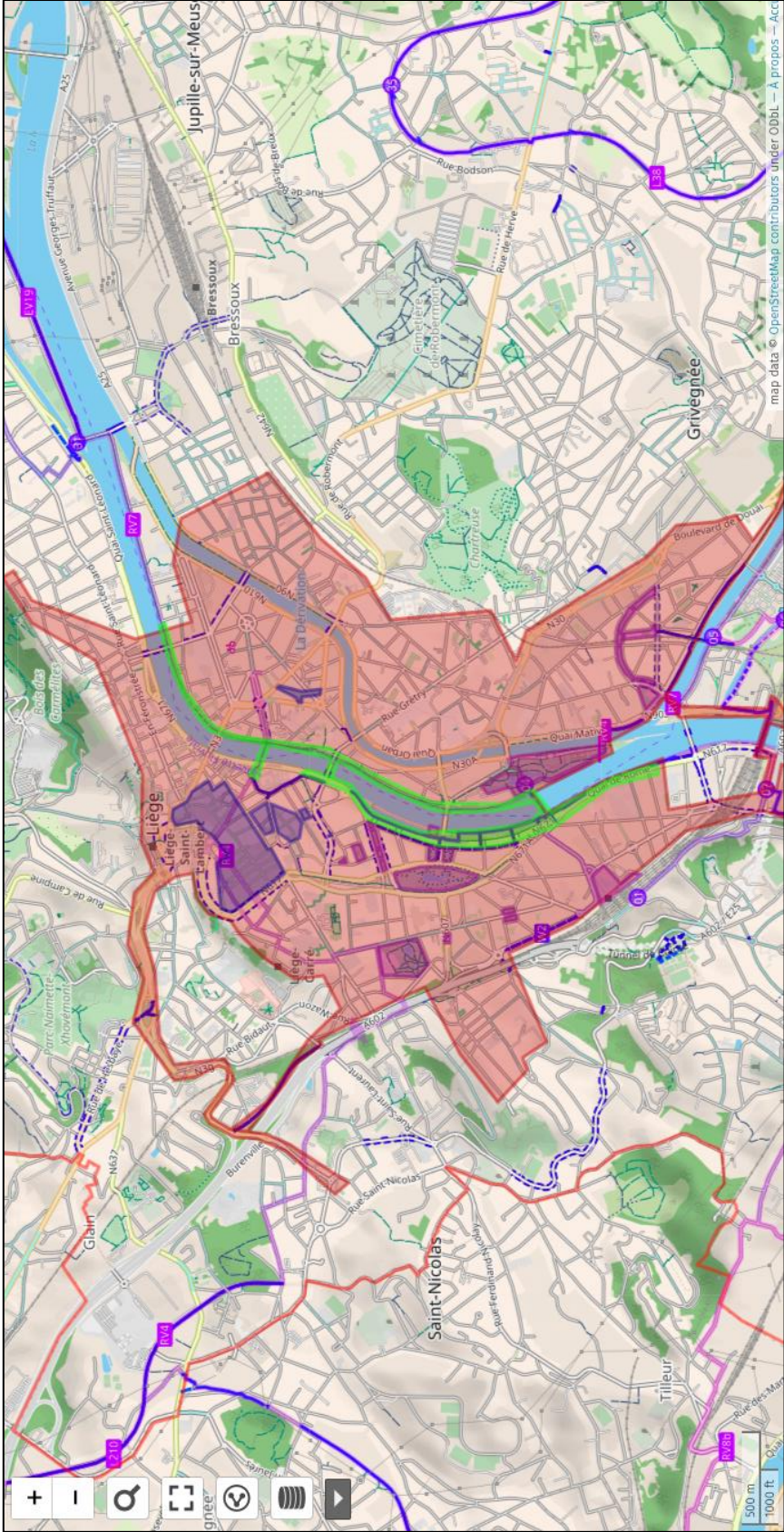
- Port de plaisance
- Esplanade des Guillemins
- Vennes
- Parc de la Boverie
- Parc d'Avroy
- Jardin botanique
- Jardin Bernard Lejeune
- Église Saint-Jacques
- Boulevard Piercot
- Place de Bronckart
- Les Terrasses

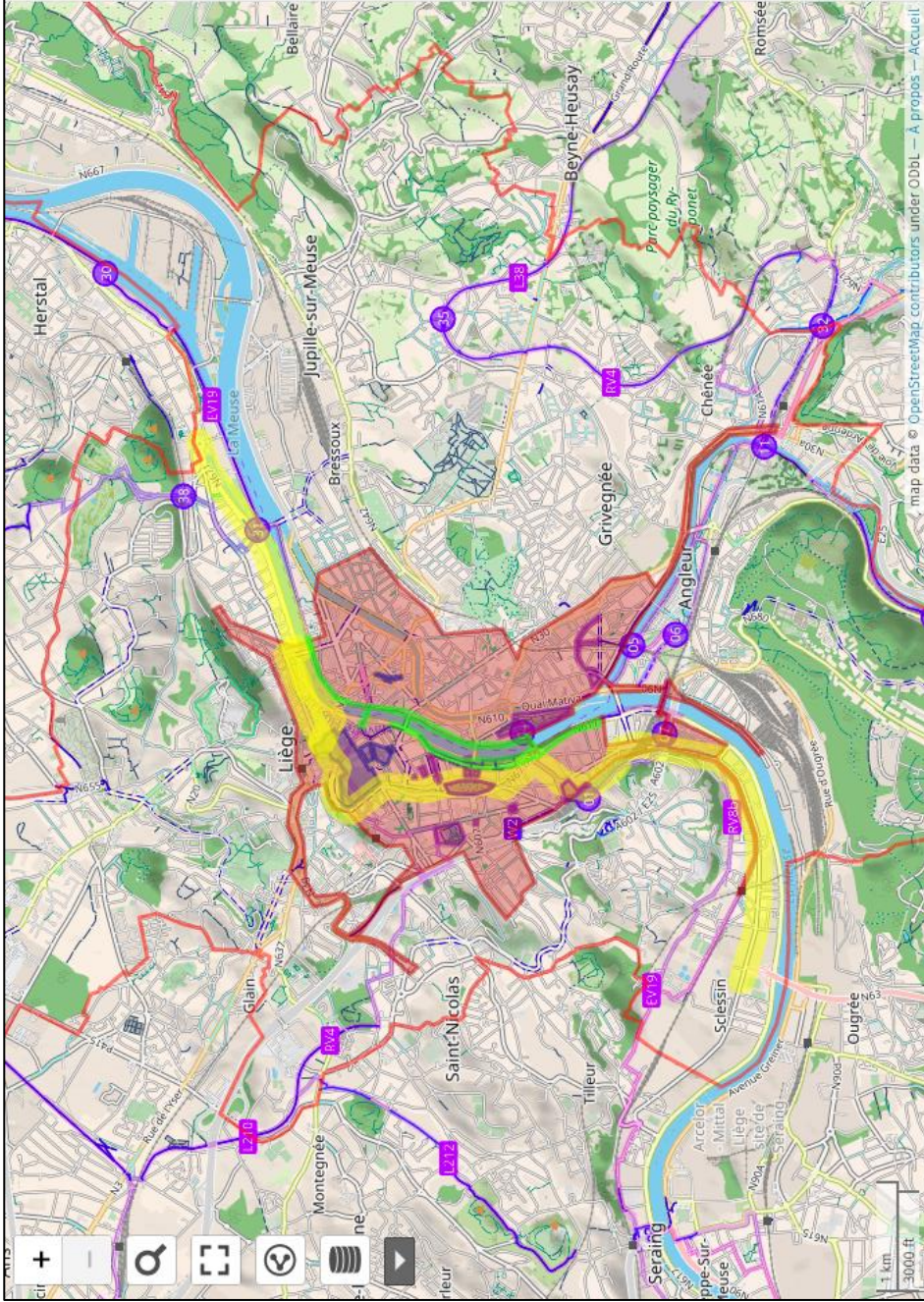
c. Zones d'interdiction triple

- Hyper-centre/Carré
- Outremeuse/En Roture

Annexe 2. Représentation cartographique des zones d'interdiction permanentes

https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/trottinettes-liege_451920#14/50.6344/5.5884





Trottinettes Liège

À propos Fermer

Filtrer...

- limites-communales.geojson
- limites-communales.geojson
- zone d'interdiction unique
- zone d'interdiction unique
- Limites administratives communales
- zone d'interdiction double
- zone d'interdiction double
- zone d'interdiction double
- zone d'interdiction double
- zone d'interdiction double
- zone d'interdiction double
- zone d'interdiction double
- zone d'interdiction double
- zone d'interdiction double
- zone d'interdiction double
- zone d'interdiction double
- zone d'interdiction double
- zone d'interdiction double

map data © OpenStreetMap contributors under ODbL — A propos — Accueil

3 LES PLUS ET LES MOINS

Type d'encadrement	Points positifs	Points négatifs
<p>Charte</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Adapté à un nouveau service comme les trottinettes. Une charte permet une première expérience et d'entretenir une relation avec les différents opérateurs. - Facilement modifiable, permet d'avoir une certaine souplesse et donc plus acceptable pour la ville. En étant moins rigide qu'un règlement, cela permet modifications et adaptations en fonction des résultats de cette première expérience. - Moins de rigidité permet d'attirer des opérateurs 	<ul style="list-style-type: none"> - Pas valeur juridique claire et peu contraignante pour la ville, les opérateurs et les usagers (qu'en est-il des sanctions en cas du non-respect de la charte ?). C'est trop léger pour un outil juridique efficace. - Ce n'est plus adapté à la situation actuelle : après un an d'expérience, la ville et les opérateurs ont eu le temps d'observer les différents problèmes. On dispose donc des informations nécessaires à un encadrement plus coercitif qu'une charte, et voué une certaine stabilité. - Manque de clarté et de précision dans les termes utilisés (définitions qui ne sont pas univoques, interprétations multiples...)
<p>Règlement</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Outil indispensable car c'est un moyen efficace pour faire cohabiter les différents moyens de locomotions dans l'espace public et pour protéger les utilisateurs des trottinettes et les autres usagers de la route. - Il faut un outil clair, précis et contraignant afin de faire respecter les mesures en question. - Cela fait maintenant un an que les trottinettes sont en service, il y'a d'autres villes qui en ont fait l'expérience, ce qui permet d'avoir les informations nécessaires à la construction d'un règlement. - Un flou juridique existe en Belgique autour de toute une série de questions concernant l'usage des trottinettes et ce flou est préjudiciable pour les utilisateurs, citoyens et la ville (par exemple la circulation sur les trottoirs, le parage...). Une réglementation précise serait donc adaptée. - Volonté d'encadrer l'usage des trottinettes avec des règles strictes (exigences de stationnement, etc.) n'a pas de sens dans une charte, il faut un règlement avec des dispositions sanctionnables. 	<ul style="list-style-type: none"> - Un règlement est voué à être incontournable et stable dans le temps et nécessite des procédures juridiques et administratives (plus ou moins lourdes) en cas de modification. - Si c'est trop contraignant : mise en œuvre difficile pour la ville et risque de ne pas attirer les opérateurs.

Conclusion

Au vu d'une demande de mise en place d'un service de cyclopartage de trottinettes électriques en libre-service dans la Ville de Liège, il nous a paru pertinent, sur proposition du Professeur GRANDJEAN, d'encadrer ce nouveau mode de micromobilité afin de permettre un meilleur service et d'éviter toutes dérives néfastes pour la ville et ses habitants. Ce nouveau mode de transport constitue un attrait pour la Ville, ses citoyens, ses commerçants ainsi que ses touristes. Pour que le service de cyclopartage des trottinettes électriques puissent apporter une réelle plus-value à l'ensemble des acteurs concernés, un règlement semble opportun. Une Charte étant déjà adoptée par les conseillers communaux liégeois, nous avons voulu aller un pas plus loin dans l'encadrement juridique. Un règlement représente certes, un investissement plus conséquent pour la Ville pour assurer une mise en oeuvre optimale mais constitue, par contre, une nécessité tant pour les aspects sécuritaires que pour une bonne collaboration entre la Ville et les opérateurs.

Les forces de ce règlement sont d'une part, la mise en oeuvre d'objectifs politiques définis par les autorités politiques, c'est-à-dire la volonté de développer un moyen de transport alternatif à la voiture ou complémentaire aux autres moyens de transport, respectueux de l'environnement. D'autre part, ce règlement est le fruit d'une réflexion, d'une analyse de pratiques d'autres villes belges et européennes, mais également de rencontre avec différents acteurs nous permettant de prendre en considération un plus large panel de points de vue.

Au-delà de l'atout que représente cet outil pour la Ville de Liège, ce règlement communal nous a permis à nous, étudiants en sciences politiques, de pouvoir non seulement concrétiser des enseignements acquis durant notre cursus universitaire et de nous confronter à la réalité concrète d'une commune, mais également de mener en équipe, une réflexion sur l'avenir et les enjeux de la micromobilité dans les villes telles que Liège.



