

Présidence de M. Hermant, Président

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 14 heures 2 minutes.

M. le Président. - La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

M. le Président. - L'ordre du jour appelle l'examen de l'arriéré de notre commission. Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole sur celui-ci ?

Personne. Non.

AUDITIONS

PROPOSITION DE DÉCRET RELATIF AUX MODES DE TRANSPORTS DOUX ET PARTAGÉS 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, DÉPOSÉE PAR M. MATAGNE, MMES GOFFINET, VANDORPE, M. DESQUESNES, MME SCHYNS ET M. BASTIN (DOC. 65 (2019-2020) N° 1 ET 2)

M. le Président. - L'ordre du jour appelle les auditions sur la proposition de décret relatif aux modes de transports doux et partagés 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, déposée par M. Matagne, Mmes Goffinet, Vandorpe, M. Desquesnes, Mme Schyns et M. Bastin (Doc. 65 (2019-2020) N° 1 et 2).

MM. Léonard et Fontaine ont déjà été désignés en qualité de rapporteurs.

Audition de M. Robert, Administrateur du Coursier wallon

M. le Président. - La parole est à M. Robert.

M. Robert, Administrateur du Coursier wallon. - Je suis cofondateur et administrateur de la SCRL Coursier wallon. Nous faisons du transport de marchandises en

ville depuis 2011. Cela a démarré à Namur. Aujourd'hui, nous sommes également actifs à Mons. Nous avons cofondé le CLF et la BCF – qui sont les fédérations respectivement européennes et belges du transport par cycle – avec Rayon9 que vous rencontrerez juste après. Je parle aussi en tant qu'ancien collaborateur interne de la société LMTS qui était opérateur des marques Flash et Circ, l'an dernier. C'est aussi une expérience dont je pourrais enrichir le témoignage.

Le sujet qui nous occupe ici concerne les véhicules de cyclopartage. Nous avons été sous-traitants à Namur pour la société Circ. J'ai repris, ici, une série de fonctions nécessaires pour ce type d'opérateur à réaliser dans une ville. Je les ai distinguées en six catégories :

- la sécurité de la flotte ; une trottinette qui n'a plus de signal GPS, il faut rapidement l'enlever de la rue sinon elle est mise à mal ;
- optimiser la disponibilité pour l'utilisateur : une partie des opérations consiste à ce que ces véhicules soient fortement visibles et disponibles ;
- il peut y avoir une série de problèmes techniques à résoudre ; de notre côté, il y avait un travail de veille mécanique et de petites réparations à réaliser ;
- minimiser les nuisances puisque l'on a été chargé, un peu en charnière entre l'opérateur et la Ville de Namur pour tout ce qui concernait les nuisances par rapport à l'espace public et qui nous occupe principalement aujourd'hui ;
- il y a tout un travail de promotion et d'ambassadeur à réaliser ;
- la recharge des batteries n'était pas forcément dans nos missions mais on a pu, pendant un mois, réaliser toutes les opérations logistiques internes pour Circ à Namur. Ainsi, pendant un mois, ils se sont totalement passés de camionnette puisque, au départ, dans la logique de la trottinette partagée, la camionnette est un véhicule essentiel. On a pu faire un test pour se passer totalement de la camionnette. On se chargeait aussi de la recharge de ces véhicules.

Voilà les différentes fonctions testées dans le cadre de cette sous-traitance.

Une question s'était posée quand j'étais interne chez Circ : faut-il garder ces fonctions en interne ou faut-il trouver un sous-traitant ? C'est une question à laquelle il n'est pas aisé de répondre, car j'avais les deux casquettes. C'était assez intéressant. De prime abord,

notre client est venu vers nous parce que c'est assez intéressant pour lui d'avoir un ambassadeur local, d'avoir un relais intégré dans le tissu économique et socioculturel. La question du transport à vélo était la première fonction, puisque la trottinette était un colis un peu encombrant, mais pourrait être considéré comme tel. En tout cas, on avait les capacités de réagir très vite puisque le démarrage de la collaboration s'est fait en 72 heures. Un gros intérêt pour eux était de déléguer les responsabilités sociales vis-à-vis des travailleurs. Ce sont peut-être les trois raisons qui ont fait qu'ils se sont dirigés vers nous, l'an dernier, pour un bénéfice qui se répartit au niveau du ratio de l'image que cela leur fournit mais aussi une économie de coût qui est parfois là.

Concernant le transport, quelques images simplement pour illustrer que, en quelques mois, on a pu se frotter à ce colis encombrant qu'est la trottinette en ville, la trottinette tout court. On se chargeait de cela dans la zone d'activité de Circ à Namur. On a testé différentes choses avec le matériel que l'on avait au départ et, petit à petit, on a développé des véhicules soit au niveau du Coursier wallon, soit ici on a la remorque la plus évoluée utilisée pour transporter des trottinettes, puisqu'elle permettait d'en charger confortablement huit. C'était de loin le véhicule le plus efficace que l'on a pu utiliser pour ce transport.

Une anecdote croustillante se traduit par le fait qu'à l'époque elle n'était pas aux normes du Code de la route belge. Elle était trop large et donc on a été verbalisé par la police de Namur. C'est à présent une histoire ancienne puisque la largeur maximale autorisée a augmenté et l'on en est très heureux.

Une autre illustration ; nos locaux qui sont centraux à Namur ont permis aussi de réaliser, pendant plus d'un mois, les recharges. Dès lors, il s'agissait de rapatrier, tard le soir, un grand nombre de trottinettes et de les déployer en rue tôt le matin. Une autre petite précision : ce type d'opération apparaîtra encore, je pense, en 2020 mais, à terme, tous les opérateurs développent des véhicules où c'est la batterie qui se déplace et pas le véhicule. Cela n'a pas beaucoup de sens de déplacer toute la trottinette pour la charger. Je dirais que la lourdeur des opérations logistiques vient en grande partie de cette nécessité de déplacer tout le véhicule ; c'est quelque chose qui va évoluer et qui facilitera une série d'opérations.

J'en viens à l'enjeu qui nous occupe. Si je peux résumer, c'est vraiment de réussir à voir comment réguler le déploiement de ce type de flotte et d'exploitants pour un développement harmonieux. La photo illustre peut-être le problème le plus présent. C'est cet enjeu sur l'espace public auquel on a été assez confronté, puisque avec l'arrivée des trottinettes à Namur, il y a eu toute une série de relais dans la presse, pas forcément toujours élogieux, et d'autres groupes sur les réseaux sociaux qui documentaient largement les

infractions au niveau du stationnement de ces trottinettes. C'est un vrai enjeu, ce n'est pas simple à réguler.

J'ai pointé du doigt les pistes envisagées dans le décret aussi, c'est de voir comment responsabiliser les opérateurs par rapport à un stationnement ou, en tout cas, les nuisances que peuvent engendrer leurs véhicules.

La Région bruxelloise a notamment mis en place un décret qui permet de verbaliser des véhicules. Nous étions en contact avec nos confrères bruxellois, puisque nous leur avons mis un peu le pied à l'étrier sur ce contrat. Un des gros atouts était le fait qu'ils pouvaient être vraiment réactifs pour des trottinettes en infraction dans le centre de Bruxelles. Aujourd'hui, je n'ai pas eu de retour d'application de ces contraventions ; c'est donc une question que je développerai après.

Une autre mesure possible est de se dire que nous sommes dans le cadre de véhicules en *free floating* mais on va quand même définir, là où c'est peut-être le plus problématique, des zones invitant les usagers à parquer le véhicule en fin d'utilisation à cet endroit-là. La photo est intéressante, puisque l'on voit une trottinette garée juste à côté de la zone. J'ai envie de soulever la question suivante : quelle est la capacité aujourd'hui d'imposer cela ? Je pense que l'on peut créer un incitant. Je suis dubitatif sur les capacités techniques aujourd'hui de vraiment garantir que la fin de la location se passe là.

Pour la troisième photo, j'avais envie d'illustrer qu'un opérateur a assez vite disparu, mais qui impliquait du coup que la trottinette soit cadenassée à un point fixe. C'était, en tout cas, un système intelligent. Je trouve intéressant de responsabiliser l'opérateur. Pour prendre mon utilisation d'un véhicule Cambio, quand je gare mal ma Cambio ou quand j'ai une contravention, cela me revient parce que je suis identifiable à travers mon utilisation. C'est plus compliqué avec un véhicule aussi léger qui peut en plus être déplacé par une personne qui passe par là.

Le cadenas amène peut-être quelque chose d'intéressant par rapport à cela. À mon niveau, cela me semble intéressant de responsabiliser aussi l'utilisateur. Ce sont trois pistes que j'ai relevées comme étant des mesures possibles pour améliorer les choses.

Quelle est aujourd'hui la capacité technique du système de l'opérateur qui met ses trottinettes à disposition ? Une zone où l'utilisateur est invité à arrêter sa location, aujourd'hui, la précision du GPS ne permet pas de l'obliger ou de le garantir. Derrière cela, quelle est la capacité de l'opérateur à réagir en cas de constatation d'une nuisance ?

À Bruxelles, il y avait 24 heures de délai pour réagir. À mon sens, cela n'enlève pas la nuisance, même si c'est important de réagir en 24 heures. Si l'on cumulait toutes

les trottinettes mal garées et qui resteraient 24 heures sur place, je ne sais pas si l'on atteindrait l'objectif.

Par rapport à ces nuisances, j'ai envie de mettre en avant les avantages d'une sous-traitance en ambassadeur local, comme nous. En tant qu'opérateurs de transports urbains, il y avait des véhicules dédiés à cette logistique des trottinettes, mais tous les autres véhicules avaient un œil en permanence sur ce contrat. Donc, tous les livreurs à vélo de notre côté pouvaient constater de visu une trottinette qui était complètement perpendiculaire au trottoir ou qui était devant une entrée d'immeuble.

C'est un intérêt d'avoir un ambassadeur local qui peut peut-être ne pas consacrer tout le temps de tous ses véhicules au transport, mais avoir plusieurs yeux disponibles et, de ce fait, avoir une réaction rapide. On a été l'interlocuteur direct de la commune ou de la police de Namur. On a un peu joué le rôle de fourrière, à être un peu dans une situation compliquée quand on nous appelle pour l'autre opérateur parce qu'il y avait une petite clause de non-concurrence un peu délicate à ce niveau-là. On a été vite appelé parce qu'il y avait un événement et que les trottinettes avaient quand même été déployées à cet endroit-là. Il y a une fluidité qui peut arriver d'avoir un opérateur sur place.

J'ai envie de mettre en avant un autre aspect qui est plus difficilement quantifiable, mais qui a beaucoup de sens pour moi, c'est que notre société est ancrée localement et fait partie du tissu économique et socioculturel, et que les aspects qualitatifs liés au respect de l'environnement au sens large sont intégrés à notre objet social.

Ce n'est pas évident à mesurer, mais je pense que cela joue néanmoins dans l'harmonie qui peut apparaître autour de ce type de contrats. De nouveau, cela n'a pas été mesuré à Namur, mais je sais qu'il y avait deux opérateurs, Circ et Lime, et que, inévitablement, le nombre de trottinettes Circ qui occasionnaient des nuisances était moindre. En toute modestie, je pense que c'est parce que l'on était derrière.

Aujourd'hui, à Namur, par rapport à cette première expérience, je suis sûr que pour Circ c'était un coût énorme de faire appel à nous, puisqu'il n'y a pas eu d'avantages concurrentiels derrière. Ils ont été englobés dans les nuisances des trottinettes namuroises qui regroupaient les deux opérateurs. Donc, les efforts qu'ils ont mis et le fait qu'ils ont fait appel à un opérateur local n'ont pas pesé dans la balance par rapport au dossier trottinettes de la Ville de Namur. Là, il y a un grand enjeu puisque, au final, le coût est supérieur par rapport à la gestion des trottinettes par l'autre opérateur. Je l'ai illustré par le titre de cet article, c'est que considérant le sous-traitant indépendant qui gère la recharge des trottinettes, on va mesurer quantitativement son travail. Les aspects qualitatifs sont difficiles à mesurer, donc sont difficiles à rémunérer. Ils ne sont dès lors pas forcément pris en charge par ce type de sous-traitance.

Je reprenais ici ce que j'ai pu lire dans la proposition de décret à l'article 3, je cite : « Ont été évoquées des conditions de sous-traitance fixées par le Gouvernement ». J'étais très heureux de lire cette phrase et je suis impatient de savoir quelles sont ces conditions de sous-traitance. Cet exemple existe au niveau du *free floating* mais existe aussi notamment dans la livraison de repas. C'est peut-être un problème plus large que ce qui est abordé par la proposition de décret, mais je pense que cela a des conséquences directes sur les aspects qualitatifs que l'on pourrait avoir envie de favoriser ou de développer dans le cadre notamment du *free floating* ou dans le cas de la livraison de repas.

La dernière en date, au niveau de la livraison alimentaire, est le Tribunal du travail bruxellois qui a assigné Deliveroo en justice. Ce sera plaidé dans un an. Ce qui est clair, c'est que ce n'est pas évident de faire face à une concurrence qui est éventuellement ubérisée et où, du coup, les prix pratiqués sont d'un autre ordre, surtout si l'avantage qualitatif n'est pas pris en compte au niveau de la manière dont éventuellement les licences sont octroyées ou de la manière dont cela peut avoir un impact à ce niveau-là.

Je suis disponible pour vos questions.

M. le Président. - Monsieur Robert, un grand merci pour votre exposé.

Audition de M. Mignonsin, Gestionnaire opérationnel de Rayon9

M. le Président. - La parole est à M. Mignonsin.

M. Mignonsin, Gestionnaire opérationnel de Rayon9. - Mesdames et Messieurs les députés, bonjour. Je m'appelle Serge Mignonsin et je suis cofondateur de Rayon9, société coopérative à finalité sociale liégeoise dédiée au transport à vélo. Je suis également gestionnaire opérationnel.

M. Robert a déjà dit pas mal de choses que je ne vais pas répéter. Nous avons également été opérateur sous-traitant pour la firme Circ l'année dernière. On a donc réalisé un travail similaire à celui que M. Robert vous a présenté.

Chez Rayon9, on voit assez positivement le fait qu'il y ait un cadre légal pour ce type d'activité qui, effectivement, de notre point de vue, peut générer pas mal de nuisances. Le fait que ce cadre légal permette une forme de contrôle et de régulation, on accueille cela avec le sourire.

Le travail que nous avons réalisé pour Circ est similaire à ce que M. Robert vous a présenté. On a calculé que l'on a transporté 3 500 trottinettes sur les quelques mois durant lesquels on a travaillé avec eux. Il s'agissait de collectes pour venir recharger dans notre

entrepôt, du déplacement vers des *hot spots* ou du déploiement après recharge. Notre différence, par rapport à d'autres opérateurs, est que l'on est installé dans un centre d'affaires dont le toit est couvert de panneaux solaires. On a donc la possibilité d'offrir aux opérateurs pour lesquels on travaille une recharge sans émission.

On a travaillé pour Circ et on démarre aujourd'hui même – hasard du calendrier – une collaboration avec une autre firme de trottinettes en libre-service qui s'appelle Dott. Elle vient de déployer à Liège une centaine de trottinettes et va en déployer une centaine d'autres demain. Plutôt que de répéter ce que M. Robert a dit, j'ai envie de témoigner un peu de l'expérience que l'on a eue quand on a commencé à travailler avec Circ l'année dernière. Ce que l'on a remarqué, c'est que l'arrivée des trottinettes en libre-service génère pas mal de réactions de la part du grand public : des réactions positives, plutôt de la surprise, de l'amusement par rapport à ce type de véhicules ; mais aussi des réactions que l'on a estimées plutôt négatives, avec la colère du grand public par rapport à ce qu'ils estiment être un vécu d'emprise sur l'espace public qui était trop grand, trop rapide, trop conséquent. Assez objectivement, il est vrai que les trottinettes arrivent un peu sans prévenir. On se réveille un matin et l'on découvre dans sa ville, un peu partout, des engins plus ou moins rangés, plus ou moins déposés à des endroits judicieux.

Cette arrivée rapide génère de la réaction chez le grand public, elle génère aussi une difficulté de régulation par rapport à d'autres modes de transport. Quand on est en voiture et que l'on commet une infraction, on a tout de même l'emprise du regard social, du contrôle social lié au fait que les gens nous regardent quand on brûle un feu rouge, peut-être réagissent, et cetera. Là, le fait que ces trottinettes arrivent en nombre et génèrent une forme de surprise et de nouveauté fait que peut-être les gens réagissent moins vite à ce type d'incivilités.

De notre expérience, on a vu assez peu d'utilisateurs verbalisés, pourtant on a croisé beaucoup d'utilisateurs qui faisaient une utilisation non adéquate des trottinettes : deux personnes sur une trottinette ; des jeunes enfants, adolescents, sur une trottinette. On a aussi croisé des opérateurs privés qui prenaient des libertés par rapport à la régulation, notamment les agents d'Infrabel et de la SNCB confisquant des trottinettes et nous obligeant à payer une redevance pour aller les récupérer alors que nous sommes des sous-traitants. Il y a donc une série de choses auxquelles on a été confronté, qui étaient assez chaotiques.

L'autre aspect chaotique que l'on a constaté, c'est au niveau du parking des trottinettes. Effectivement, une des questions que l'on s'est posée quand on a lu votre proposition de décret, c'était de voir dans quelle mesure c'était envisageable, imaginable de proposer des

stationnements à emplacement fixes tels que Jérôme en a parlé.

L'autre question que l'on se pose par rapport à cette proposition de décret qui vise aussi un meilleur respect du Code de la route, c'est comment on encadre ce Code de la route, comment on permet aux utilisateurs de comprendre le bon usage de ce type de véhicule. Une proposition qui pourrait être complémentaire est, par exemple, de contraindre les opérateurs, plutôt que de débarquer du jour au lendemain sans prévenir, de débarquer en proposant des informations pendant plusieurs jours, en tout cas pendant les premiers jours de démarrage de l'activité dans les villes dans lesquelles ils s'installent ; des informations à destination du grand public où l'on peut tester les trottinettes, en comprendre l'usage et préciser une série de règles de sécurité pour éviter les incidents.

Enfin, la dernière question que l'on s'est posée en lisant le décret qui parle de « conditions de travail décentes » est qu'elles allaient être les conditions de décence du travail. Parle-t-on de salariat ? Est-on payé à la tâche, à l'heure ou à la journée ? Comment le décret peut-il éventuellement aller plus loin dans la définition de ce « travail décent » ?

Je vous remercie de votre écoute et reste à votre disposition pour d'éventuelles questions.

M. le Président. - Monsieur Mignonsin, un grand merci pour votre exposé.

Échange de vues

M. le Président. - Quelqu'un souhaite-t-il poser des questions ?

La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (cdH). - Merci d'abord, Messieurs, pour ces exposés succincts, mais efficaces. Étant parmi les dépositaires de ce projet de décret, je me réjouis d'entendre que vous trouvez justifié d'avoir un encadrement légal derrière tout cela. Évidemment, si l'on a souhaité vous entendre et entendre tous les opérateurs qui gravitent autour de ce nouveau mode de transport, c'est pour essayer d'aboutir à une solution meilleure que ce que l'on a pu observer ailleurs.

Par exemple, les conditions de travail – vous les avez toutes les deux évoquées –, c'est quelque chose qui nous a interpellés lorsque l'on a vu que, par exemple, à Paris, on voyait les *juiceurs* presque se disputer les trottinettes, la nuit, au volant de vieilles camionnettes et devoir recharger ces trottinettes à leur propre domicile. Là, l'idée est de ne pas tomber dans ces pratiques que l'on considère comme injustes d'abord pour le travailleur, mais qui n'auront pas non plus d'efficacité sur le long terme.

La problématique du stationnement, c'est aussi quelque chose qui nous a interpellés. Cela relève plus du Code de la route et des sanctions que l'on peut mettre derrière. Nous avons aussi entendu les opérateurs pour voir comment il était possible d'aménager différentes solutions. Manifestement, vous vous rejoignez quelque part sur le fait d'encadrer le stationnement, soit de permettre un stationnement *free floating* en tant que tel – c'est quand même le principal avantage de ce mode de déplacement –, mais aussi d'avoir des zones de stationnement concentrées, des *hot spots* peut-être – je ne sais pas, je ne connais pas le nom exact – en *drop zone*.

On entend, tant du côté des opérateurs que du côté du régulateur, mais également des villes et des communes, qu'apparemment tout le monde se rejoint pour aller vers des solutions communes à toutes et à tous.

J'avais simplement quelques questions. Vous opérez un transport complètement vert, puisque vous utilisez vos vélos pour aller rechercher ces trottinettes. J'aimerais savoir si, de votre côté, ou si du côté de la société pour laquelle vous avez travaillé, manifestement c'était Circ, vous trouvez une forme de rentabilité derrière tout cela. Je ne demande pas de chiffres – entendons-nous bien, cela ne nous regarde pas –, mais j'aimerais savoir si vous allez poursuivre ces missions à l'avenir ou bien si c'était plutôt un test. Manifestement vous ne pourrez pas continuer en ce sens.

M. le Président. - La parole est à M. Heyvaert.

M. Heyvaert (Ecolo). - Tout d'abord, merci pour votre présentation. J'avais juste deux petites questions par rapport au statut de vos travailleurs. Vous avez expliqué le statut de votre société, mais pas spécifiquement le statut de vos travailleurs, contrat de travail ou non, toutes ces questions-là.

La deuxième question concerne vos capacités de déploiement à travers toute la Wallonie. Y a-t-il possibilité de faire cela dans toutes les villes ? Je m'explique : la Province du Brabant wallon, par son opérateur économique – parce qu'autant les opérateurs veulent s'installer dans certaines villes, en Brabant wallon on a l'opérateur économique qui voudrait déployer le système, surtout le Brabant wallon, avec la difficulté que le territoire est assez large et étendu –, est-il possible, pour vous, de répondre à cette demande de terrain étendu ? Est-ce plutôt sur des territoires bien situés ? Avez-vous la capacité de répondre à toutes ces demandes ?

M. le Président. - La parole est à M. Mignonsin.

M. Mignonsin, Gestionnaire opérationnel de Rayon9. - Je vais commencer par la deuxième question qui a été posée sur le statut des travailleurs. Rayon9 est une société coopérative à finalités sociales. Une des finalités est dédiée au transport écologique de vélos, en

transport sans nuisance. L'autre finalité est dédiée à l'accès à l'emploi à des jeunes à faible niveau de formation. Dans les conditions travail de nos coursiers, le salariat est la norme, l'obligation même, je dirais. On salarie tous nos coursiers avec des contrats en CDI dès que cela est possible. Le matériel appartient à l'entreprise, du téléphone jusqu'au casque en passant par le vélo. Je crois que, sur ce point-là, on est relativement clair et intransigeant. On ne fera jamais appel à des indépendants et l'on essaie d'insérer nos coursiers dans notre cadre dès que cela est possible.

Sur la question de la rentabilité, si l'on prend les chiffres bruts, on pourrait imaginer que cela est rentable, si l'on prend tous les coûts cachés, la question peut se poser. Nous, cela a été une question que l'on a mise sur la table quand on a été contacté par l'opérateur Dott avec lequel on travaille. On a revu nos conditions financières à la hausse par rapport à ce que l'on avait pratiqué pour Circ, sinon ce n'était pas tenable. Quand un coursier, sur la route, se fait insulter par un passant parce que le passant associe le coursier à la trottinette et à l'opérateur de trottinettes, il faut prendre un peu de temps pour déconstruire la situation, discuter, expliquer : on est sous-traitants, voilà ce que l'on fait, voilà pourquoi on le fait et comment on le fait. C'est un exemple parmi d'autres, mais il n'y a pas mal de coûts cachés à ce type d'activité, notamment parce qu'elle n'est pas régulée. Si elle est mieux régulée, cela nous permettra de probablement mieux y trouver notre compte.

M. le Président. - La parole est à M. Robert.

M. Robert, Administrateur du Coursier wallon. - Je vais juste répondre brièvement par rapport aux statuts de nos travailleurs. Nous sommes une société coopérative, nous n'avons pas un statut à finalités sociales.

Aujourd'hui, nous avons des collaborateurs salariés, occasionnellement intérimaires puisque le boom d'activité de l'an dernier avec les trottinettes nous a fait rencontrer différentes personnes et notre activité a augmenté. Il y a des pics d'activité qui ne permettent pas encore forcément de contrats de travail. Cette question du statut du travailleur, j'avais l'occasion de l'aborder la semaine dernière avec une personne de l'Université de Saint-Louis qui collabore sur un projet qui s'appelle BCK et sur le territoire bruxellois.

Aujourd'hui, au niveau du Coursier wallon, on souhaite développer un emploi de qualité. À notre sens, par rapport à certaines réalités du marché, notamment la sous-traitance en cascade à de faux indépendants dans le secteur du colis, il n'est peut-être pas possible de faire 100 % de salariat. Dès lors, soit on reste avec cette règle « 100 % de salariat » et l'on n'attaque pas ce marché ; soit on trouve des compromis, des solutions, en tout cas des formules un peu hybrides.

Je me retrouve, par exemple, avec un travailleur qui travaille pour Uber Eats, qui n'est pas en droit d'émarguer ni au chômage ni au CPAS, et donc, à un moment donné, entre sa possibilité de continuer à travailler pour Uber Eats à la tâche et de venir chez nous, il y a un entre-deux, à l'égard duquel je n'ai pas envie de dire : « Je ne vais jamais l'ouvrir. » Pour moi, cela n'a pas de sens de lui dire : « Désolé, pour le moment, on n'a pas assez de contrats rentables pour te fournir en contrats, donc continue à travailler par Uber Eats ».

Il y a quelque chose qui coince chez moi aussi. Je dirais que c'est en recherche.

Au niveau de la capacité de déploiement, l'an dernier, la question s'est posée avec Circ. À titre d'illustration, on a un de nos vélos qui est transporteur de trottinettes et nos collaborateurs qui l'utilisaient sont allés opérer au nom du Coursier wallon, à Alost, Louvain et Anvers. Cela a créé des situations assez « sympas », cela s'est bien passé parce qu'ils se sont rendu compte que les activités des trottinettes ont diminué avec la saison touristique à Namur et que l'on n'avait donc pas assez de travail à Namur. On a dès lors mis en œuvre cette capacité de nous déplacer pour aller opérer ailleurs.

Aujourd'hui, oui, nous sommes ouverts à la réflexion sur cette possibilité-là. Je ne savais pas si vous évoquiez un territoire large ou plusieurs petites villes du Brabant wallon.

Je vais répondre à la question de la rentabilité avec mon ancienne casquette de collaborateur interne de Circ. On est aujourd'hui sur des formules de collaboration où l'on propose un tarif horaire à l'opérateur de trottinettes, c'est-à-dire que, lors d'une journée de pluie où vont se louer trois trottinettes, nous avons une permanence qui est payée. C'est très confortable pour un sous-traitant. Ce n'est peut-être pas suffisant et cela crée néanmoins des difficultés. Toutefois, la formule est très confortable pour un sous-traitant. Il était clair, chez Circ, que, à partir du moment où l'on abordait la rentabilité de ces opérations de trottinettes, il était hors de question d'aller à nouveau vers une formule telle que celle-là.

Avec ma casquette Circ, je peux dire que c'était un solide casse-tête de voir quelle serait la formule le jour où ces sociétés allaient dire : « On arrête de perdre des dizaines de millions d'euros ». C'est aujourd'hui ce qu'il se passe : on est sur un prototype à grande échelle et qui dure dans le temps, mais aucune de ces sociétés, à ce jour, n'est rentable. Cela se passe uniquement parce que les investisseurs acceptent de perdre des dizaines de millions d'euros. À un moment donné, les coûts engendrés par un sous-traitant sont acceptés dans une manne, mais dès que l'on commence à se rendre compte – de toute façon, il y a des chiffres disponibles qui vont être mis à disposition des pouvoirs publics – de la

rotation d'une trottinette comme cela-là et du chiffre d'affaires généré par trottinette, le seuil de rentabilité n'est pas encore prêt d'être atteint.

Aujourd'hui, les discussions que l'on a avec eux consistent à voir comment on considère cela comme un colis et comment on peut leur proposer un prix à la trottinette déplacée. Je pense que, à terme, ce n'est pas possible d'assumer, pour eux, un coût horaire aussi large. Du coup, ils vont probablement le faire.

Ce que j'ai envie de pointer du doigt, c'est que, à un moment donné, si, au niveau des pouvoirs publics, par rapport à une série de nuisance on met des conditions drastiques, à court terme ils vont le faire, parce que de toute façon ils font un peu la course et ils occupent le marché. Cependant, à un moment donné, je pense qu'il est intéressant de réfléchir avec eux : est-ce tenable, sur le long terme, d'avoir des brigades qui patrouillent pour enlever toute trottinette qui serait garée perpendiculairement au trottoir ? Je ne pense pas.

En effet, je ne pense pas que ce soit réaliste de subvenir à cette nécessité-là, ou alors on va les pousser vers une ubérisation qui va permettre de le faire. Je trouve que, là, il y a quelque chose d'un peu délicat. Je pense qu'il est nécessaire de réfléchir à la question de rentabilité de la location de la trottinette, sinon, le jour où ils vont devoir passer à un modèle rentable, il y a toute une série de situations où cela ne va juste pas être possible de maintenir ce genre de transport.

M. le Président. - Y a-t-il d'autres questions ? Non.

Je vous remercie tous les deux d'être venus et merci pour votre exposé intéressant.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE M. JANSSEN À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES ENTREPRISES ÉLECTRO-INTENSIVES »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Janssen à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les entreprises électro-intensives ».

La parole est à M. Janssen pour poser sa question.

M. Janssen (MR). - Monsieur le Ministre, le Gouvernement s'est engagé, à travers la DPR, à « aider les entreprises à s'engager sur la voie d'une réduction très forte de leurs émissions de gaz à effet de serre, mais aussi de leur permettre de tirer le meilleur parti des opportunités que représente la transition ». Cela se concrétise entre autres par la réduction de la consommation énergétique des entreprises.