

**QUESTION ORALE DE M. DENIS À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LE
TRANSPORT PAR VÉLO-CARGO »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Denis à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « le transport par vélo-cargo ».

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

M. Denis (PS). - Monsieur le Ministre, les vélos-cargos, vélos à deux ou trois roues et souvent électriques sont de plus en plus plébiscités par les familles pour le transport de leurs enfants à l'école ou à la crèche. À l'heure actuelle, ils sont toujours considérés comme des vélos, pour peu qu'ils remplissent certaines conditions, notamment ne posséder que deux roues, remorques comprises. Si ces conditions ne sont pas remplies, ces vélos-cargos perdent alors la possibilité d'emprunter les sens uniques limités – SUL – et de rouler à deux de front.

Avec la multiplication des moyens de mobilité douce et leur popularité croissante, il est important de se pencher sur l'encouragement de leur utilisation et d'en assurer la sécurité. On sait déjà qu'aujourd'hui la mobilité à vélo est déjà sérieusement freinée à cause du manque d'infrastructures dédiées. Avec cette diversification, ces problèmes seront demain d'autant plus importants si nous n'agissons pas dès maintenant.

Comptez-vous intervenir dans ce dossier ?

Pensez-vous que la législation actuelle pourrait être adaptée aux nouvelles formes de mobilité douce et, si oui, quand comptez-vous intervenir ?

Au-delà des programmes prévus pour améliorer les infrastructures de mobilité cyclable, serait-il pertinent d'adapter certains de ceux-ci afin de les faire correspondre à cette nouvelle réalité ?

On pense notamment à la largeur des pistes cyclables qui, comme le préconise le GRACQ, devraient être d'environ 80 cm afin de garantir une sécurité optimale à tous les usagers cyclistes ou assimilés.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur Denis, une

fois encore, je vous rappelle que la réglementation du Code de la route dépend du Fédéral et non de la Région. C'est à ce niveau de pouvoir que la réglementation doit, le cas échéant, évoluer et non à notre niveau.

Pour ma part, si je suis ouvert aux nouvelles formes de mobilité, notamment à vélo, il faut être prudent en matière de vélo-cargo utilisé pour le transport collectif de personne et non de marchandises.

L'actualité récente de cet accident à Oss en Hollande où quatre enfants passagers d'un vélo-cargo ont été tués à un passage à niveau doit nous inviter à la prudence.

Certes, les infrastructures doivent être adaptées à la pratique du vélo, notamment à assistance électrique, plus rapide et un peu moins maniable que le vélo classique. Il faut néanmoins rester raisonnable au risque d'induire des effets pervers.

Aussi en matière d'aménagements, je souhaite m'en tenir aux normes de dimensionnement actuelles basées sur les vélos standards et tout à fait compatibles tant avec les vélos électriques qu'avec les remorques courantes.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Denis.

M. Denis (PS). - Merci, Monsieur le Ministre. Cette pratique est déjà largement ancrée dans la population. Par votre réponse, vous n'apportez pas quelque chose de constructif pour ces personnes qui s'exposent, elles et leurs progénitures, au risque de la circulation sur route. On peut aussi déplorer que les pistes cyclables ne soient souvent pas suffisamment larges pour véritablement sécuriser le cycliste.

Je reviens sur une pratique généralisée en Suède qui est de doter son vélo d'un boudin en mousse de 1 cm qui permet aux véhicules de véritablement bien les dépasser à distance pour éviter qu'il n'y ait des collisions ou des accrochages aux conséquences déplorables pour le cycliste plutôt que pour l'automobiliste.

J'avais pensé également à des piquets fluo que l'on pourrait mettre au lieu de bandes blanches délimitant les pistes cyclables sur les chaussées. On peut très bien mettre des piquets fluo qui permettraient aux automobilistes de bien faire la distinction entre les deux, mais c'est toute la politique cyclable de Wallonie qui doit être étudiée à ce niveau-là.

Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « le développement des vélos cargos ».

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

M. Denis (PS). - Monsieur le Ministre, j'ai déjà eu l'occasion de vous interroger il y a quelques mois sur ce qui se faisait en Wallonie concernant ce mode de transport relativement neuf.

Votre réponse était restée relativement vague, notamment sur le transport de personnes, et cela ne m'avait pas satisfait.

Je reviens vers vous aujourd'hui avec un nouvel exemple qui démontre que cette pratique ne doit pas être ignorée et doit même être encouragée.

Récemment, la coopérative Urbike a vu le jour en Région bruxelloise, soutenue par Innoviris dans le cadre d'un appel à projets.

Son *core business* est la livraison de marchandises en vélo avec assistance, via un système breveté. Les coursiers peuvent ainsi embarquer une petite palette à l'arrière et quelques colis à l'avant.

Le but est d'agir sur ce que l'on appelle « le dernier kilomètre ».

Avec le développement de l'e-commerce, le nombre de livraisons est en hausse constante depuis plusieurs années. Cela a des conséquences sur notre économie et sur notre mobilité.

Ainsi, selon plusieurs études, les transports de colis tournent en général autour de 40 % de leur capacité de remplissage et le secteur a de plus en plus recours à de petits véhicules utilitaires pour ses livraisons.

En ville, le transport de colis peut représenter 10 % des flux de marchandises et ne marque aucun signe de ralentissement, avec une croissance galopante de 30 % en cinq ans. Ce secteur aura une influence grandissante sur notre mobilité en ville. Nous devons agir dès maintenant pour éviter de nouveaux problèmes de congestion et de qualité de l'air demain. Le transport par vélos cargos de colis dans le dernier kilomètre combine ainsi la fluidité dans le trafic et le critère zéro émission.

Déjà présents sur le territoire bruxellois, qu'en est-il des livraisons par vélos cargos en Wallonie ? Comment comptez-vous favoriser ce développement de la livraison de marchandises par vélo ?

Une action efficace étant surtout envisagée en ville, comptez-vous mettre en place quelques expériences pilotes dans une de nos villes wallonnes ?

Urbike, en plus du but louable, lutte également contre la précarisation du métier de coursier en

employant, à l'inverse de grandes multinationales du secteur, des coursiers à plein temps.

En phase de test en Région bruxelloise, ils prévoient de s'étendre à la Wallonie dans le futur.

Quelle aide comptez-vous leur apporter si vous adhérez à ce principe ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, j'ai déjà eu l'occasion de m'exprimer sur le sujet en question d'actualité. Tout d'abord, rappelons que la vision FAST est très ambitieuse pour la nécessaire adaptation de la mobilité wallonne à l'horizon 2030, tant pour les personnes que les marchandises.

Depuis plusieurs années, la Wallonie soutient activement l'utilisation du vélo pour les déplacements au quotidien. Ces différentes actions sont régulièrement classées sous le vocable de plan Wallonie cyclable.

En ce qui concerne le transport des marchandises, il est clair que le vélo cargo ne va pas, à lui seul, résoudre les problèmes constatés, mais la livraison par vélo cargo s'inscrit essentiellement dans la logistique urbaine légère.

Le potentiel est important compte tenu de deux facteurs. Premièrement, la croissance des services de colis postaux est une tendance lourde. Dans l'Observatoire postal 2017 de l'IBPT, il ressort que, pour la première fois, les colis et services express ont représenté la plus grande part du chiffre d'affaires du secteur postal, dépassant celui des lettres.

Deuxièmement, pour diverses raisons, des mesures de réduction de la circulation motorisée individuelle dans les centres urbains sont prises. Toutes les villes voient leurs centres urbains se convertir en zone piétonne. Citons quelques exemples emblématiques parmi les grandes villes : le cœur de Paris est dédié aux piétons, aux circulations douces et aux transports collectifs chaque premier dimanche du mois ; le piétonnier du cœur de Bruxelles, c'est un fait, même si l'on peut critiquer sa mise en œuvre et sa préparation ; Charleroi, Namur et Liège ont leurs piétonniers.

Le potentiel de la livraison par vélo cargo est tellement en vogue que les acteurs du transport par cycles avancent que près de la moitié des marchandises transportées en ville pourraient l'être en vélo cargo.

Des acteurs wallons locaux existent déjà à Liège, Namur, Mons, Mouscron, Gembloux et Ottignies-Louvain-la-Neuve. Les deux principaux acteurs ont comptabilisé la livraison de plus de 11 000 colis et plus

de 18 000 kilomètres parcourus pour l'année 2017. Je peux vous informer que ces deux acteurs m'ont introduit un dossier de demande de subvention reprenant trois objectifs :

- aider l'existant ;
- créer un réseau régional et belge ;
- développer l'offre.

Le dossier est toujours en cours d'analyse, mais il devrait aboutir à une décision début 2019.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Denis.

M. Denis (PS). - Merci, Monsieur le Ministre.

J'ai bien entendu ce que vous m'avez dit. Il y a une demande de plus en plus importante et l'offre existe. Il entre dans vos intentions de tenter de chercher à la favoriser.

Comme je l'avais déjà dit il y a un mois, j'attirais l'attention des pouvoirs publics sur les problèmes de sécurisation de ces usagers faibles, notamment le long des chaussées ou le long de certaines routes au trafic dense, des pistes cyclables notamment qui ne sont pas adaptées. Je sais que vous avez un plan cyclable au Gouvernement qui prévoit la remise en état des pistes, mais souvent on n'entend pas parler de la sécurisation de ces pistes, que ce soit par des bandes arborées ou autres éléments synthétiques qui pourraient bien délimiter la piste cyclable avec la chaussée.

J'enregistre votre approche positive par rapport à ce nouveau mode de transport.

QUESTION ORALE DE MME GONZALEZ MOYANO À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LES DÉRIVES DE LA PUBLICITÉ POUR LA VENTE D'ANIMAUX »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Gonzalez Moyano à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « les dérives de la publicité pour la vente d'animaux ».

La parole est à Mme Gonzalez Moyano pour poser sa question.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Monsieur le Ministre, alors que nous avons débattu à plusieurs reprises des règles relatives aux publicités pour la vente des animaux, force est de constater que malgré un cadre

législatif strict nous ne parvenons pas à stopper certaines dérives.

Ainsi, à la faveur du *black friday*, on a pu voir une publicité particulière dans une animalerie, à savoir « 20 % sur tous les animaux, le troisième python offert à l'achat de 2 ! ».

Aujourd'hui, ce type de publicité est-il autorisé en Wallonie ? Peut-on ainsi brader des animaux ?

S'agissant de nouveaux animaux de compagnie, nous avons eu le débat à plusieurs reprises et la dernière fois lors de l'adoption du Code wallon du bien-être animal. Pouvez-vous de nouveau faire le point sur l'adoption de l'arrêté y relatif ?

Lors des débats également sur l'article D.8 du Code wallon du bien-être animal, mon groupe avait déposé un amendement spécifique sur la détention des NAC et sur les formations à donner aux acheteurs. Il avait été rejeté par la majorité à la suite de vos explications qui indiquaient que c'était ce que vous aviez prévu à travers l'AGW. Aussi, Monsieur le Ministre, comment éviter les commercialisations abusives d'animaux ?

On ne rappellera jamais assez que les reptiles ont des besoins spécifiques en soins et en nourriture et que leur détention nécessite des infrastructures adéquates.

Je vous remercie d'ores et déjà, Monsieur le Ministre, pour vos éléments de réponse.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Madame la Députée, tout d'abord, je déplore fermement cette pratique commerciale survenue dans une animalerie de la Région de Bruxelles-Capitale.

En effet, un animal est une responsabilité. L'acquisition d'un animal doit être mûrement réfléchie et il faut être certain de pouvoir s'en occuper correctement, a fortiori pour ce type d'espèce exotique.

Dans le cadre du Code wallon du bien-être animal, j'ai souhaité que la législation évolue, notamment pour éviter les dérives commerciales que vous évoquez. C'est inacceptable.

Concrètement, il sera explicitement interdit d'afficher des soldes, ristournes et rabais. De même, il sera interdit de commercialiser des animaux à une personne mineure, de faire du démarchage ou d'offrir un animal sous forme de vente conjointe.