

**QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LE
DÉVELOPPEMENT ET LES DANGERS DU
VÉLO-CARGO »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le développement et les dangers du vélo-cargo ».

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

M. Antoine (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, dans les villes, la livraison peut être assez compliquée. Nous avons déjà tous connu cette situation où la route était bloquée par un camion en livraison de marchandises, ce qui entraînait derrière une file de voitures à l'arrêt. Depuis quelque temps, une alternative certes appréciable s'est développée en milieu urbain : le vélo-cargo. Ainsi, Bpost et des opérateurs indépendants comme Urbike ont notamment développé cette activité afin de fluidifier la mobilité dans les villes. Actuellement, Bpost a développé une flotte de 160 vélos-cargos. Elle sera doublée à court terme, semble-t-il. Après un projet pilote à Malines, les écozones comme on les appelle seront prochainement développées à Louvain, Mons, Charleroi, Namur, Bruges et la Ville de Bruxelles.

Mi-2021, vous m'avez déclaré que l'enquête menée auprès des professionnels de la livraison à vélo a révélé plusieurs catégories d'obstacles : économiques, politiques, sociales et d'infrastructures. En collaboration avec l'administration, un plan de travail a été défini pour la période 2021-2022 pour le développement de la cyclologistique.

Pourtant, à côté de ce succès, des citoyens et des associations de citoyens dénoncent les dangers engendrés par ces vélos-cargos. Ils sont en effet autorisés à emprunter les sens interdits si un panneau l'autorise au même titre que tout autre vélo, mais parfois les propriétaires de ces vélos-cargos en oublient la taille de leur engin et leur vitesse. Dotés d'un moteur électrique, ils circulent parfois en effet à des vitesses supérieures à 30 kilomètres par heure, limitation pourtant imposée également aux voitures. Le danger atteint son paroxysme lorsque ces vélos-cargos transportent des enfants dans le bac frontal, ce qui est bien souvent le cas. Ils sont aux premières loges en cas de collision. Ainsi, aux Pays-Bas, un accident impliquant ce type d'engin et dans lequel quatre enfants avaient pris place dans le bac avant n'avait malheureusement laissé aucune chance aux bambins. Les déplacements en vélo-cargo y sont désormais interdits sur la voie publique motorisée.

Cette mesure, me semble-t-il, pourrait être envisagée en Belgique dans la mesure où les pistes cyclables, les aménagements cyclables se multiplient et pourraient sécuriser l'usage de tels vélos cargos.

Où en est le plan de travail défini pour la période 2021-2022 ? Quelles sont les avancées reconnues dans ce plan de travail ?

Vous m'avez déclaré que votre cabinet allait étudier la possibilité d'accorder un subside à l'acquisition de matériel et un soutien direct à l'activité de livraison. Aujourd'hui – au lendemain du conclave, même si nous ne connaissons rien de ses chiffres, nous n'avons que des mots –, pouvez-vous nous donner le détail de l'octroi de ces aides en faveur de la cyclologistique et selon quelles modalités et quelles conditions ?

Allez-vous consulter votre collègue, Mme De Bue, afin d'étudier les actions et les réglementations qui pourraient être mises en place pour pérenniser le développement du vélo-cargo, tout en sécurisant son usage, afin d'éviter les déboires que j'ai tristement mentionnés ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, le développement du vélo-cargo dans les villes s'opère progressivement, et de plus en plus d'acteurs s'y intéressent. Cette évolution est importante et alignée sur les objectifs de la Région. Il participe à une meilleure

qualité de l'air dans les centres-villes, à la pacification des quartiers, au désengorgement de certains axes et à la diminution du bruit.

Il faut bien distinguer deux situations, celle dénoncée dans l'article que vous citez et qui porte exclusivement sur les vélos-cargos utilisés pour le transport d'enfants par des particuliers et d'autre part la cyclologistique qui consiste à transporter des marchandises à vélo par des professionnels.

Pour cette dernière, la situation est différente, car :

- à ma connaissance, il n'a été rapporté à ce jour en Région wallonne aucun incident significatif impliquant un vélo-cargo professionnel dans les circonstances évoquées ;
- les professionnels de la cyclologistique sont formés à l'usage et aux bonnes pratiques de leur engin. Il en va de leur responsabilité ainsi que de leur efficacité logistique ;
- le matériel est soigneusement choisi, et la situation de vélo-cargo dépassant les 30 kilomètres par heure est peu probable.

J'ai eu l'opportunité, lors de la Semaine de la mobilité, de rencontrer Rayon9. Je ne peux que vous inviter à rencontrer ces professionnels pour appréhender la qualité de leur travail.

Concernant le plan d'action, à ce jour, plusieurs éléments ont été concrétisés :

- la mise en place d'un groupe de travail spécifique au sein de l'administration ;
- le soutien à la mise en place de la Fédération wallonne de cyclologistique ;
- l'adoption d'un arrêté du Gouvernement permettant une dérogation au Code de la route en vue d'utiliser certaines remorques. Ce projet a d'ailleurs été porté par la ministre Valérie De Bue, et nous collaborons sur les aspects sécurité routière dès que cela est nécessaire ;
- le projet d'arrêté du Gouvernement visant le soutien à l'acquisition de matériel a été rédigé et il est actuellement soumis à l'Inspection des finances. Il prévoit de soutenir l'achat de vélos ou de remorques pour l'exercice du transport de marchandises.

Par ailleurs, l'administration participe directement aux réflexions de certaines communes ou de certains porteurs de projets dans ce domaine. On peut citer Namur, Liège ou encore Bpost.

En conclusion, la dangerosité des vélos-cargos professionnels n'est pas avérée aujourd'hui, et il faut poursuivre le soutien au développement de cette activité, tout en l'encadrant dans la mesure des besoins, mais sans l'entraver. Cela représente une part importante du transfert modal et de l'amélioration de la mobilité en ville.

M. le Président. – La parole est à M. Antoine.

M. Antoine (Les Engagés). – Je me réjouis du soutien aux vélos-cargos. L'idée d'une aide octroyée aux entreprises se confirme. Vous ne m'avez pas donné le montant. J'imagine que c'est forfaitaire à l'acquisition du vélo-cargo. C'est dommage, puisqu'il est à l'IF, donc j'imagine que les chiffres sont connus, sans quoi l'Inspection des finances n'aurait pas pu émettre d'avis.

Par ailleurs, pour le vélo-cargo enfant, je vous invite à aller à Bruxelles – je sais que vous y allez régulièrement. Vous allez voir le danger que représentent pour les cyclistes et les vélos-cargos pour les petites patinoires qui utilisent certaines personnes à l'égard de la voiture.

Pour le moment, il y a une forme d'anarchie avec une pseudo-priorité réservée aux deux-roues que l'on peut comprendre, mais qui ne donne pas lieu à des aménagements dignes de ce nom.

Chaque fois que je me rends à Bruxelles – une semaine sur deux et même davantage –, j'y suis confronté. Si vous n'êtes pas attentif, vous vous exposez à des accidents. Nous, nous sommes dans la voiture ; malheureusement, le cycliste ou le vélo-cargo, y compris avec les enfants de plus en plus nombreux...

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Je croyais que vous étiez sur le vélo.

M. Antoine (Les Engagés). – Oui, mais je ne vais pas en vélo électrique à Bruxelles. J'attends l'Eurocorridor annoncé. Rassurez-vous, j'ai acheté un vélo susceptible de m'y amener, avec une bonne performance, acheté dans un magasin à Namur, très connu pour les vélos. Je n'en dirai pas plus, ce n'était pas l'objet de ma question. J'aurais voulu avoir les montants et les dispositifs de sécurité, mais j'imagine que nous aurons l'occasion d'y revenir.