AVIS

Proposition de résolution en vue d'autoriser les vélos adaptés d'une largeur supérieure à un mètre sur les pistes cyclables

Demandeur	Commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales de la Chambre des représentants
Demande reçue le	8 octobre 2026
Demande traitée par	Commission Environnement
Avis émis par le Conseil d'Administration du	9 novembre 2026
Avis ratifié par l'Assemblée plénière du	19 novembre 2026

*Brupartners est composé de 7 membres effectifs et 7 membres suppléants représentant **les organisations représentatives des employeurs** (BECI), de 6 membres effectifs et 6 membres suppléants représentant **les organisations représentatives des classes moyennes**, de 2 membres effectifs et 2 membres suppléants représentant **les organisations représentatives des employeurs du non-marchand** (BRUXEO) et de 15 membres effectifs et 15 membres suppléants représentant **les organisations représentatives des travailleurs** (6 FGTB, 6 CSC, 3 SYNOVA).*

BRUPARTNERS
Boulevard Bischoffsheim 26 – 1000 Bruxelles
Tél: 02 205 68 68 – brupartners@brupartners.brussels – www.brupartners.brussels

Préambule

Conformément à la réglementation en vigueur, un vélo ne peut être assimilé à une bicyclette, et donc accéder pleinement aux pistes cyclables, que si sa largeur n'excède pas 1 mètre. Or, de nombreux vélos adaptés aux personnes à mobilité réduite dépassent cette largeur maximale. Ils ne peuvent dès lors pas légalement emprunter les pistes cyclables et doivent circuler sur la chaussée parmi les véhicules motorisés.

Pour remédier à cette situation, une proposition de résolution demande au Gouvernement fédéral de modifier l'arrêté royal relatif au Code de la voie publique afin d'assimiler les vélos adaptés destinés aux personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap à des bicyclettes, quelle que soit leur largeur. La proposition de résolution invite également le Gouvernement fédéral à définir la notion de vélos adaptés en concertation avec les Régions et le secteur concerné.

La réglementation de la circulation routière relève de la compétence fédérale. La conception, la gestion et le financement des infrastructures cyclables ainsi que la politique de mobilité et d'inclusion relèvent quant à elles des Régions et des communes. C'est pourquoi la présente demande d'avis a été adressée à Brupartners ainsi qu'à plusieurs organismes et associations[1].

Avis

Brupartners partage l'objectif de garantir à toute personne, y compris à mobilité réduite, un accès sûr, autonome et durable à la mobilité, et de mettre fin à une situation dans laquelle des usagers vulnérables sont contraints de circuler sur la chaussée.

Néanmoins, **Brupartners** estime qu'une évaluation préalable des impacts de cette proposition est indispensable. Il demande dès lors que soient évalués, entre autres, les éléments suivants :

- Les effets sur la sécurité et la cohabitation avec les autres usagers (l'arrivée de véhicules plus larges pouvant modifier les conditions de circulation) ;
- L'impact sur l'utilisation des infrastructures et sur les besoins éventuels d'adaptation de celles-ci, notamment en termes de coût et d'accessibilité multimodale (en Région de Bruxelles-Capitale, les pistes cyclables sont souvent étroites. Un éventuel besoin d'élargissement ou d'adaptation impliquerait des travaux, des arbitrages sur l'affectation de l'espace public et des coûts pour les pouvoirs publics).

Par ailleurs, **Brupartners** demande que la notion de « vélos adaptés » soit définie de manière claire, objective et vérifiable en associant les acteurs concernés.

Brupartners insiste pour que soit garantie une approche coordonnée entre toutes les autorités concernées. Il demande plus particulièrement qu'une coopération soit prévue avec les autorités régionales et communales afin d'objectiver la part des infrastructures cyclables à adapter, et que ces autorités soient soutenues financièrement dans les efforts qu'elles devraient consentir pour mettre leurs infrastructures en conformité avec les normes que le Gouvernement fédéral définirait.

[1] M. Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, Mobiliteitsraad Vlaanderen, Région de Bruxelles-Capitale, Région flamande, Région wallonne, SPF Economie, SPF Mobilité et Transports, Union des Villes et Communes de Wallonie, , Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten Brulocalis, Conseil économique, social et environnemental de Wallonie, Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées, VIAS, Vlaamse fietsmanager, Avello, Belgian Disability Forum, Centrex, Fietsersbond, GAL Basse-Meuse, Gfietst.be, Pro Velo.

Les organisations représentatives des employeurs, les organisations représentatives des classes moyennes et les organisations représentatives des employeurs du non-marchand soutiennent la proposition de résolution.

Les organisations représentatives des employeurs, les organisations représentatives des classes moyennes et les organisations représentatives des employeurs du non-marchand demandent en outre que la même logique soit appliquée aux remorques de transport de marchandises, dans le cadre d'une approche cohérente de la logistique urbaine. Elles ajoutent qu'il y a lieu de tenir compte des besoins d'accessibilité des commerces et des livraisons lors d'éventuelles adaptations des infrastructure cyclables.

Les organisations représentatives des travailleurs soulignent que la majorité des vélos adaptés destinés aux personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap n'excède pas 1 mètre. Elles doutent dès lors de l'opportunité de la proposition de résolution et estiment que le besoin porte surtout sur davantage de souplesse et de tolérance administrative : une personne empruntant une piste cyclable avec un vélo adapté légèrement plus large que ce qui est autorisé ne devrait pas être verbalisée lorsque le passage est possible sans difficulté.

Enfin, **les organisations représentatives des travailleurs** ne soutiennent pas la demande d'extension aux remorques de transport de marchandises. **Ces organisations** estiment que cette demande excède l'objet de la proposition, centré sur les personnes à mobilité réduite, et soulève des enjeux de conditions de travail et d'application des règles fédérales par les acteurs concernés. Elles estiment aussi que promouvoir une extension de l'accès aux pistes cyclables aux véhicules de livraison de plus d'un mètre de large ferait peser de grands risques budgétaires au vu des aménagements urbains qui pourraient être exigés, alors que le développement des pistes cyclables doit rester la première priorité en ce domaine. Enfin, elles considèrent que les véhicules de livraison de plus d'un mètre de large, systématiquement assistés d'une mobilité électrique, peuvent trouver leur place dans le trafic classique, à l'instar des mini voitures électriques actuellement.

*

* *