CESE Wallonie

Pôle Mobilité

AVIS

Mob.26.03.AV

Proposition de résolution de la Chambre des Représentants de Belgique du 22 juin 2026 (DOC 56 1627/001) en vue d'autoriser les vélos adaptés d'une largeur supérieure à un mètre sur les pistes cyclables

Avis adopté le 12/11/2026

Rue du Vertbois, 13c
B-4000 Liège
T 04 232 98 19
pole.mobilite@cesewallonie.be
www.cesewallonie.be

DONNEES INTRODUCTIVES

Demandeur :	Commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales de la Chambre des Représentants de Belgique
Date de réception de la demande :	07/10/2026
Délai de remise d'avis :	13/11/2026
Préparation de l'avis :	Le Pôle a préparé l'avis sur base d'une procédure de consultation électronique.

Brève description du dossier :

Ces dernières années, la demande croissante de mobilité des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer (personnes en situation de handicap, âgées ou dépendantes) a conduit au développement d'une grande diversité de cycles adaptés pour leur permettre de se déplacer seules ou accompagnées (tricycles, vélos pour fauteuil roulant, tandems adaptés, cyclo-pousse, …).

Or la plupart de ces vélos ne sont pas autorisés à emprunter les pistes cyclables car leur largeur dépasse celle fixée par la réglementation (Code de la route actuel fixé par arrêté royal du 1er décembre 1975, remplacé au 1er juin 2027 par le futur Code de la voie publique fixé par arrêté royal du 3 juin 2024), qui prévoit que seuls les cycles d'une largeur maximale d'un mètre sont assimilés à une bicyclette, sans préciser à quoi sont assimilés les tricycles et les quadricycles d'une largeur supérieure à un mètre ni où ils doivent circuler sur la voie publique. En conséquence, la législation impose à ces vélos adaptés de circuler sur la chaussée, au milieu de la circulation motorisée.

Cette disposition légale augmente considérablement le risque d'accident pour les utilisateurs de vélos adaptés, pose un problème d'assurance pour ceux qui empruntent la piste cyclable en dépit de l'interdiction, et dissuade de nombreuses personnes de franchir le pas vers une alternative plus durable qui leur garantit une plus grande autonomie, une participation plus active à la société et une meilleure qualité de vie.

Le Code de la route fédéral laisse aux Régions la possibilité de fixer, à titre expérimental, des règles de circulation qui dérogent aux dispositions du Code de la route de manière limitée dans le temps. Deux projets pilotes limités au transport de marchandises ont ainsi été menés en Flandre entre fin 2022 et fin 2024 (avec succès) et depuis peu jusqu'en 2027, permettant aux remorques à vélo d'une largeur maximale de 1,20 mètre de circuler légalement sur les pistes cyclables.

La proposition de résolution soumise pour avis demande ainsi au Gouvernement fédéral :

1. de modifier l'arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au Code de la voie publique avant son entrée en vigueur au 1er juin 2027, afin que les vélos adaptés destinés aux personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap soient assimilés à des bicyclettes indépendamment de leur largeur et puissent ainsi accéder aux pistes cyclables ;

2. d'entamer à cet effet des concertations avec les Régions, les services publics concernés et les organisations représentatives des usagers et du secteur afin de parvenir à une définition opérationnelle de la notion de « vélo adapté aux personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap », qui servira de base à la modification de la réglementation.

Dans sa proposition de résolution, la Chambre des Représentants demande au Gouvernement fédéral :

1. **de modifier l'arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au Code de la voie publique avant son entrée en vigueur au 1er juin 2027, afin que les vélos adaptés destinés aux personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap soient assimilés à des bicyclettes indépendamment de leur largeur et puissent ainsi accéder aux pistes cyclables**

Le Pôle Mobilité soutient pleinement cette proposition visant à autoriser les vélos adaptés de plus d'un mètre de large à circuler sur les pistes cyclables, moyennant toutefois le respect de certaines conditions exposées plus loin.
En raison de leur largeur, de nombreux vélos adaptés pour personnes à mobilité réduite, qu'elles soient âgées, dépendantes ou en situation de handicap, sont interdits sur les infrastructures cyclables (obligatoires ou non) ou cyclo-piétonnes, et doivent par conséquent circuler sur la route. Pour de nombreuses personnes en situation de handicap utilisant un tricycle, un handbike ou d'autres cycles adaptés, la circulation sur la chaussée constitue souvent une source importante d'insécurité et accroît le risque d'accident, en contradiction avec la volonté politique de protéger les usagers vulnérables. Leur permettre l'accès aux infrastructures cyclables participe donc à renforcer leur autonomie et leur accès à une mobilité active.

Le Pôle attire par ailleurs l'attention sur le fait que la modification envisagée de l'arrêté royal vient répondre à une préoccupation partagée par l'ensemble des opérateurs de projets recourant à des vélos spéciaux dont la largeur excède un mètre.
Le Pôle relève en effet que la proposition de résolution se focalise, dans ses développements préliminaires, sur les vélos adaptés pour les personnes à mobilité réduite, mais fait remarquer que le secteur de la cyclo-logistique, qui ne cesse de gagner en importance, est confronté exactement au même problème avec certains vélos cargos faisant plus d'un mètre de large. Les renvoyer systématiquement sur la route les pénalise lourdement en leur imposant les mêmes trajets que les voitures sans possibilité de raccourcis, tout en les exposant également à une certaine insécurité. Et les dérogations régionales qui sont prévues au titre de projets-pilotes imposent aux acteurs un processus administratif lourd et inefficace qui peut s'avérer dissuasif.

Dans le groupe de travail « largeur d'un vélo » coordonné par le SPF Mobilité qui s'est réuni le 26 juin 2026, les secteurs des vélos adaptés et de la cyclo-logistique ont plaidé pour :

- que le nouveau Code de la route assimile à des vélos tous les cycles ayant jusqu'à 1,20 mètre de largeur. Le Pôle Mobilité appuie cette proposition simple, efficace et facilement opérationnelle (notamment pour les contrôles).
- que les cycles d'une largeur comprise entre 1 et 1,20 mètre aient accès à toutes les facilités accordées aux cyclistes dans le Code de la route, mais sans y être obligés. Les cycles larges doivent en effet pouvoir circuler sur la route s'ils le jugent plus opportun, par exemple en cas d'encombrement des pistes cyclables ou de largeur de piste insuffisante.
  Le Pôle Mobilité apporte également son soutien à cette proposition qui cherche à garantir la sécurité des usagers de ces cycles tout en prenant en compte les contraintes auxquelles ils sont confrontés.
  Pour appuyer son propos, le Pôle note qu'une exception de cet ordre existe déjà pour les vélos couchés (art 9.1.2.1° du Code de la route), qui prévoit que « Là où la vitesse est limitée à 50 km/h ou moins, les conducteurs de vélos couchés et de vélomobiles, d'une largeur maximale d'un mètre, ont le choix entre la piste cyclable, la partie de la voie publique indiquée par le signal D10 ou la chaussée. ».

Pour le Pôle, l'évolution réglementaire envisagée soulève toutefois plusieurs questions qui méritent d'être prises en compte afin d'en garantir l'effectivité et la sécurité pour l'ensemble des usagers.

a. Concernant les référentiels techniques

Les référentiels techniques actuellement utilisés pour la conception et l'évaluation des infrastructures cyclables reposent encore largement sur une largeur maximale de référence d'un mètre pour les vélos adaptés. Ainsi, la méthodologie d'évaluation des itinéraires cyclables prévoit notamment un libre passage de 100 cm entre les potelets et une largeur utile de circulation de 120 cm, avec certains rétrécissements ponctuels jusqu'à 100 cm. Ces prescriptions ne permettent pas toujours le passage de cycles adaptés plus larges, notamment certains tricycles.

Le Pôle estime dès lors nécessaire de revoir les référentiels techniques et les guides de bonnes pratiques afin d'intégrer les caractéristiques réelles des cycles adaptés susceptibles d'emprunter les pistes cyclables. Cette réflexion doit également porter sur les largeurs recommandées des infrastructures. Les largeurs doivent permettre le croisement confortable et sécurisé de deux cycles de plus d'un mètre de large.

b. Concernant les dispositifs de contrôle d'accès

Les recommandations régionales wallonnes en matière de dispositifs de contrôle d'accès (potelets, barrières) préconisent une largeur libre de 1,50 mètre pour les chemins réservés (cyclo-piétons), mais il existe sans doute ailleurs d'autres référentiels techniques à modifier. Le Pôle plaide pour l'application généralisée de cette norme minimale de 1,50 mètre d'espace de passage libre, en la couplant à une analyse fonctionnelle des obstacles intégrant le risque d'effet paroi créé par ces dispositifs (l'usager ayant instinctivement tendance à s'éloigner des éléments verticaux ou d'un dénivelé important le long d'un cheminement cyclable).

c. Concernant la cohabitation avec les autres usagers vulnérables

La présence de vélos adaptés plus larges dans les espaces partagés cyclo-piétons pourrait rendre plus compliquées des situations qui le sont déjà, notamment pour les personnes déficientes visuelles. Une vigilance particulière devra être accordée à l'aménagement de ces espaces et à la gestion des conflits d'usage.

En conclusion, le Pôle soutient le principe de l'autorisation des vélos adaptés de plus d'un mètre de large sur les pistes cyclables, mais considère que cette mesure doit impérativement s'accompagner d'une adaptation des référentiels de conception, des largeurs recommandées des infrastructures, des dispositifs de franchissement et d'une réflexion sur la cohabitation entre l'ensemble des usagers vulnérables, afin de garantir une mobilité réellement inclusive et sécurisée pour tous.

2. **d'entamer à cet effet des concertations avec les Régions, les services publics concernés et les organisations représentatives des usagers et du secteur afin de parvenir à une définition opérationnelle de la notion de « vélo adapté aux personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap », qui servira de base à la modification de la réglementation**

Le Pôle Mobilité est nettement plus circonspect par rapport à cette idée de mettre au point une définition opérationnelle de la notion de « vélo adapté » pour les motifs suivants : elle impliquerait d'en faire une exception dans la loi, risquerait d'être inutilement longue et compliquée et nécessiterait des adaptations régulières à chaque apparition d'un nouveau type de vélo.
D'un point de vue pragmatique, le simple fait de porter à 1,20 mètre la largeur d'un cycle pour l'assimiler à un vélo couvre quasiment tous les véhicules concernés ou susceptibles d'apparaître.