

Je ne peux que me réjouir que cette problématique importante fasse l'objet de moments où les différents acteurs peuvent échanger et où les victimes peuvent aussi exprimer leurs besoins.

Je vous rejoins tout à fait – il ne me semble pas avoir été invitée en tant que parlementaire à ces États généraux – sur la proposition que vous faites de peut-être, à l'avenir, nous convier. Cela nous permettra d'entendre de vive voix les échanges, les recommandations et les pistes d'avancement sur ces questions qui me semblent éminemment importantes.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Maroy.

**M. Maroy (MR).** - Comme ma collègue, d'abord me réjouir, parce que, que de chemin parcouru depuis 25 ou 20 ans, cette époque des années nonante où les victimes étaient un peu abandonnées à leur triste sort dans ce secteur des victimes des accidents de la route, mais on peut faire la corrélation avec d'autres victimes d'un autre type.

Je me réjouis que toute une série de services, vous en avez fait l'énumération, ait été mise en place. On voit bien que, dans chaque domaine, il y a cette préoccupation de soutenir les victimes, de les informer, que ce soit dans le domaine médical, dans le domaine judiciaire, et cetera. Reste maintenant effectivement à faire à sorte que tous ces gens ne travaillent pas chacun de leur côté, qu'ils se parlent, qu'ils se concertent, qu'ils expliquent, qu'ils adaptent leur jargon, que l'on n'oublie jamais que l'on s'adresse à des citoyens qui n'ont pas tous fait des études de cinq années de droit, qui ne sont pas tous au fait de la terminologie. Il est important, c'est un effort, mais il faut le faire, il faut faire l'effort de traduire les dispositifs dans des mots concrets qui parlent à chacune et à chacun.

Je terminerai en disant que je salue ce que vous avez dit, notamment que l'empathie et le professionnalisme ne sont pas incompatibles. On a beaucoup progressé, mais il y a sans doute encore effectivement quelques efforts à faire.

Je vous remercie en tout cas pour la complétude de vos réponses.

**QUESTION ORALE DE M. MAROY À  
MME DE BUE, MINISTRE DE LA FONCTION  
PUBLIQUE, DE L'INFORMATIQUE, DE LA  
SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE, EN  
CHARGE DES ALLOCATIONS FAMILIALES, DU  
TOURISME, DU PATRIMOINE ET DE LA  
SÉCURITÉ ROUTIÈRE, SUR « LE DÉBRIDAGE  
DES VÉLOS ÉLECTRIQUES »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy à Mme De Bue, Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la

Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière, sur « le débridage des vélos électriques ».

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

**M. Maroy (MR).** - Madame la Ministre, selon une enquête menée par la rédaction de la VRT, débrider un vélo électrique limité à 25 kilomètres par heure afin de le faire rouler à 45 kilomètres par heure semble être une pratique répandue, voire courante. Pire encore, cinq commerçants sur six, d'après cette enquête menée par la rédaction de la VRT, semblent enclins à effectuer cette manipulation technique. Il existe pourtant un risque d'être sanctionné, en cas d'accident.

Il faut savoir qu'un Speed Pedelec, qui peut atteindre la vitesse de 45 kilomètres par heure, ne ressemble en rien à un vélo à assistance électrique : les roues, la fourche, les freins, et cetera, ne sont pas prévus pour répondre à la contrainte d'une vitesse plus élevée.

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle un Speed Pedelec est considéré comme un cyclomoteur et nécessite un permis de conduire, une assurance, un casque, une plaque d'immatriculation et un certificat de conformité. C'est dire la différence entre l'un et l'autre.

Le fait de débrider des vélos non adaptés à une vitesse supérieure représente évidemment, on s'en doute, un risque réel pour le conducteur, ainsi que les autres usagers de la route. Il n'est pas du tout certain qu'à 45 kilomètres par heure pour un vélo à assistance électrique, ses freins puissent tenir le coup, un simple exemple.

Disposez-vous d'informations chiffrées quant à ce qui semble être une pratique relativement répandue, le fait de trafiquer les vélos ? Y a-t-il des chiffres spécifiques pour la Wallonie ? Y a-t-il des contrôles réguliers de la part de la police pour la conformité des vélos à assistance électrique ? Y a-t-il des mots d'ordre particuliers sur le territoire wallon ?

Les utilisateurs ne semblent pas suffisamment conscients des risques liés au débridage des vélos. Y a-t-il eu des campagnes d'informations ? Le cas échéant, est-il question d'en organiser ? De quelle manière le Gouvernement compte-t-il endiguer ce phénomène ?

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme la Ministre De Bue.

**Mme De Bue,** Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière. - Monsieur le Député, l'enquête menée par la VRT démontre effectivement que certains vélocistes sont enclins à accepter le débridage de ces vélos électriques.

La RTBF a également mené une enquête similaire auprès de quatre commerçants, choisis au hasard, dans le cadre de son émission *On n'est pas des pigeons*. Deux marchands sur quatre ont répondu qu'ils pouvaient débrider les vélos vendus en magasin. C'est d'autant plus regrettable qu'en tant que professionnels, ils sont conscients du danger. Comble de l'hypocrisie, afin de se dédouaner de toute responsabilité, certains demandent au client de signer un document dans lequel il s'engage à ne pas rouler sur la voie publique. Une telle situation est proprement inacceptable. Je vais dès lors prendre contact avec mes homologues flamands et bruxellois de manière à interpeller le Fédéral en la matière, que des mesures structurelles soient mises en place.

Il nous faudra rencontrer les associations représentatives, écouter leurs propositions en la matière. À défaut de résultats satisfaisants, il nous faudra passer à la vitesse supérieure, je songe notamment à des contrôles mystères assortis d'interdiction de vente ou d'exercer la profession temporaire, voire définitive en cas de récidive.

En effet, si cette pratique est dangereuse pour le cycliste, elle l'est aussi pour les autres usagers de la route. En effet, les équipements de sécurité, comme les freins, ne sont pas conçus pour rouler à une vitesse plus élevée.

À cet effet, d'autres catégories de vélos, comme le Speed Pedelec, sont spécifiquement prévues et conçues pour adopter une vitesse plus élevée. De façon logique, la législation est plus contraignante concernant ce type de véhicule.

Il est important d'alerter et de conscientiser les vendeurs comme les consommateurs sur les risques que ce type de modification sur un vélo à assistance électrique peut engendrer.

Si de nombreuses campagnes d'informations et de sensibilisation existent en matière d'utilisation du vélo et du vélo électrique, l'AWSR n'a pas encore consacré de campagne spécifique au risque de débridage, celle-ci restant une pratique totalement illégale.

Concernant les données chiffrées, l'AWSR n'a pas connaissance du nombre de vélos à assistance électrique débridés ou modifiés. D'autant que, sur la route, nous n'avons quasiment aucun moyen de détecter un vélo à assistance électrique débridé ou non, mis à part en le testant. Les vélos suspectés d'être débridés devraient pouvoir être placés sur des rouleaux comme les cyclomoteurs pour en vérifier la vitesse. Or, les zones de police ne disposent pas toutes de ces appareils.

En ce qui concerne les contrôles policiers, le système d'encodage ISLP de la police ne permet pas encore de poser des questions statistiques à ce sujet. La Police fédérale, qui met à disposition le système informatique policier pour l'ensemble du pays, est

engagée dans un renouvellement complet de son infrastructure et de ses programmes informatiques. Il est peu réaliste d'espérer un système automatisé de récolte de ce type d'informations tant que le nouveau système en phase d'attribution ne sera pas déployé.

Les services de police en Wallonie découvrent la réglementation des nouveaux engins de déplacement avec l'appui de l'AWSR qui a organisé, le 11 octobre dernier, une journée d'étude et de formation dans le cadre du Réseau wallon des référents circulation. Le Réseau wallon est une nouvelle entité mise en place par l'AWSR à destination des 72 zones de police locale wallonnes à raison de trois événements par an, en vue d'accroître la connaissance de la législation en matière de sécurité routière et l'effectivité des normes et des procédures en vigueur. La question y a été abordée et les policiers y ont été attentifs, dans le souci d'améliorer leurs pratiques de contrôle.

Je m'assurerai que l'AWSR mette le sujet à l'ordre du jour du prochain Comité de concertation, qui a lieu en son sein avec les représentants des chefs de corps de Wallonie.

Heureusement, certains freins sont présents afin de décourager l'utilisateur à cette pratique illégale, notamment la perte de la garantie auprès du constructeur, l'usure prématurée du moteur, des roues et des batteries – ce qui occasionne des frais de réparation conséquents –, des difficultés lors de la revente du vélo, et en cas d'accidents des risques de problèmes au niveau de l'assurance et de la procédure judiciaire. Il n'est évidemment pas certain que l'ensemble des usagers en soit pleinement conscient. Il conviendrait effectivement d'en faire la publicité le plus largement possible. Je me concerterai avec l'AWSR pour voir les meilleurs vecteurs pour ce faire.

Une autre mesure dissuasive à laquelle nous pouvons penser serait de pouvoir saisir le vélo débridé.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Maroy.

**M. Maroy (MR).** - Je remercie Mme la Ministre pour ses réponses une nouvelle fois très complètes. On est totalement d'accord sur le constat, très inquiétant, surtout quand on entend qu'une telle proportion de marchands, de professionnels, sont prêts à trafiquer un vélo. Ils doivent être conscients, eux plus que tout autres, du danger que cela comporte, puisque les vélos à assistance électrique ne sont pas conçus à l'origine comme les autres vélos qui, eux, peuvent rouler à 45 kilomètres/heure.

Sensibiliser les usagers, vous l'avez dit. Au niveau des contrôles, il faudrait là aussi organiser un peu plus de contrôles et saisir les vélos débridés. Ce sont des mesures de bon sens qu'il y aurait lieu de prendre avec le développement de ces vélos électriques.