

**QUESTION ORALE DE M. DI MATTIA À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
INFRASTRUCTURES, SUR « LA PART MODALE  
DE LA CYCLOGOLOGISTIQUE »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Di Mattia à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la part modale de la cyclologistique ».

La parole est à M. Di Mattia pour poser sa question.

**M. Di Mattia (PS).** – Monsieur le Ministre, cette question est plus singulière. En effet, en Belgique, les logisticiens cyclistes qui effectuent la livraison de marchandises à vélo sont devenus des acteurs clés et le seront sans doute dans les prochaines années encore davantage de la logistique urbaine. Regroupés au sein de la BCLF, Belgian Cycle Logistics Federation, ils promeuvent la cyclologistique comme une alternative crédible aux livraisons du premier au dernier kilomètre en milieu urbain, en mettant en avant des avantages environnementaux et économiques.

Selon les données de cette même fédération, le chiffre d'affaires de la livraison à vélo a plus que doublé entre 2020 et 2022. C'est dire que la tendance est à une progression majeure, passant de 2,6 millions à 6,2 millions d'euros et le nombre de colis a plus que triplé.

Cependant, la livraison à vélo ne représente actuellement que moins de 1 % des trajets urbains et la BCLF vise à atteindre au moins 33 % des livraisons de ce type à l'avenir. Cela, c'était pour planter le décor.

J'ai trois questions : quelles mesures le Gouvernement wallon envisage-t-il de prendre pour soutenir et promouvoir cet essor sur le territoire en tant qu'alternative crédible pour les livraisons urbaines ? J'entends, par là, les principales agglomérations urbaines wallonnes.

Par ailleurs, des efforts sont-ils consentis aujourd'hui pour intégrer davantage le vélo dans le paysage logistique urbain et contribuer à la rencontre de l'objectif que s'est fixé la BCLF ?

Enfin, réfléchissez-vous à développer des incitants particuliers, modifier certaines infrastructures ou encore revoir les critères de durabilité de certains marchés publics pour augmenter la part modale de la cyclologistique ?

Je suis impatient de vous entendre sur ce point particulier, Monsieur le Ministre.

**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, il est intéressant de soulever ce sujet de la cyclologistique, qui est un enjeu important, bien trop peu connu à l'heure actuelle, pour lequel il y a vraiment des débouchés importants. Avant 2019, le sujet n'est d'ailleurs pas explicitement intégré par l'administration wallonne.

La Stratégie régionale de mobilité des marchandises adoptée en 2020 a bien intégré les enjeux de la cyclologistique. Depuis lors, un programme de travail sur ces thématiques a été mis sur pied.

Citons notamment :

- le développement de compétences internes à l'administration et la sensibilisation des agents à la thématique ;
- la participation au comité d'accompagnement d'études menées par les Communes de Namur et de Liège sur la cyclologistique ;
- l'appui et le conseil à des projets d'opérateurs économiques sur le territoire wallon ;
- l'intégration de la cyclologistique dans la communication de la Semaine de la mobilité et l'appui à la communication de la Belgian Cycle Logistics Federation et à ses membres wallons ;
- l'édition d'un guide de bonnes pratiques en logistique urbaine à l'attention des communes pour le printemps 2024, les communes étant des interlocuteurs très importants ;
- enfin, comme je l'ai déjà cité, la mise en place d'une prime à l'acquisition de matériel cyclologistique.

Le guide de bonnes pratiques est un élément important pour poursuivre les développements en cours. Il a notamment pour objectifs :

- l'identification des éléments bloquants, notamment juridiques, vis-à-vis du transport de marchandises à l'échelle locale ;
- l'étude d'exemples pertinents déjà réalisés sur le territoire wallon, ainsi que dans d'autres agglomérations extrarégionales ;
- le regroupement de recommandations à destination des communes pour rendre le transport de marchandises en ville efficace, durable et zéro-émission. Ces dernières seront

priorisées selon leur efficacité à court terme et leur coût ;

- la distinction des actions proposées sur la base du degré d'urbanisation de chaque commune afin que le guide soit utile pour chaque commune de Wallonie.

Bien sûr, ce n'est que l'amorce d'une action structurée et je suis conscient qu'il reste beaucoup de travail, notamment sur la formation professionnelle, le cadre juridique, l'accompagnement d'entreprises, mais la prise de conscience et la mise en place d'un accompagnement solide du secteur sont bien en cours de développement.

Le dernier point soulevé dans votre question est également très important. Les critères de durabilité de certains marchés constituent un élément essentiel qui dépasse largement le cadre de la cyclologistique. Des méthodes et des expériences sont en cours de développement, notamment avec l'implémentation de l'échelle de performance CO<sub>2</sub>, qui est très prometteuse.

L'extension et la diffusion de ces pratiques devraient permettre, par le biais de la commande publique, d'inciter les changements de société nécessaires.

La cyclologistique, parmi d'autres acteurs et pratiques, devrait bénéficier d'avantages concurrentiels dans ce contexte.

Je mentionnerai encore un aspect lié à la sensibilisation : l'administration développe en ce moment un référentiel wallon sur le calcul des externalités du transport de marchandises ainsi qu'un écocalculeur pour le transport de marchandises, destiné aux entreprises. Ces éléments de calcul, de comparaison, d'objectivation des impacts de certains transports favoriseront aussi le développement de comportements plus durables ou, pour utiliser un terme plus approprié sans doute, plus socialement responsables.

**M. le Président.** – La parole est à M. Di Mattia.

**M. Di Mattia (PS).** – Je vous remercie, Monsieur le Ministre. Vous avez fait un inventaire d'un certain nombre d'actions coordonnées qui traduisent, me semble-t-il, deux choses de manière transversale.

Tout d'abord, la prise de conscience. Vous nous avez informés – je n'étais pas au courant – que, avant 2019, il n'y avait pas du tout de prise en compte. C'est un point de démarrage qui est fondamental et qui sera surtout retenu à l'avenir.

Ensuite, comme vous l'avez dit, il y a le cadre juridique, mais cela va prendre davantage de temps, et l'accompagnement des entreprises pour leur démontrer, en fonction des urbanités et du contexte urbain de nos grandes villes ou villes moyennes également, qui peuvent être tout à fait concernées et qui peuvent donner