

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

20 mars 2023

**PROPOSITION DE LOI**

**visant à mettre en place et en œuvre  
une politique cyclable fédérale**

(déposée par M. Nicolas Parent en  
Mme Kim Buyst)

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

20 maart 2023

**WETSVOORSTEL**

**teneinde een federaal fietsbeleid  
tot stand te brengen en uit te voeren**

(ingediend door de heer Nicolas Parent en  
mevrouw Kim Buyst)

**RÉSUMÉ**

*La présente proposition de loi vise, d'une part, à définir des objectifs de politique cyclable fédérale, des actions et des mesures de mise en œuvre d'une telle politique par les ministres dans les matières relevant de leurs attributions, afin de promouvoir et de soutenir le développement du vélo comme moyen de transport en vue de faire face aux enjeux environnementaux, sociaux et économiques et vise, d'autre part, à poursuivre les bienfaits sociétaux de la politique cyclable actuelle dans une logique de stratégie à long terme et de pérennisation des politiques déjà entreprises à l'échelon régional.*

**SAMENVATTING**

*Dit wetsvoorstel beoogt de doelstellingen van een federaal fietsbeleid te bepalen, alsook de acties en de maatregelen die nodig zijn opdat de ministers een dergelijk beleid tot uitvoering kunnen brengen binnen de aangelegenheden die onder hun bevoegdheden vallen. Aldus moet de ontwikkeling van de fiets als vervoersmiddel worden bevorderd en ondersteund om een antwoord te kunnen bieden op de milieu-, sociale en economische uitdagingen. Daarnaast wil dit wetsvoorstel ervoor zorgen dat de maatschappij dankzij een langetermijnstrategie de vruchten kan blijven plukken van het huidige fietsbeleid en dat het gewestelijke beleid ter zake een duurzaam karakter krijgt.*

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
Les Engagés	: Les Engagés
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant – Onafhankelijk

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkorting bij de nummering van de publicaties:</i>	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 <sup>e</sup> législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 <sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beige-gekleurd papier)

## DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La politique cyclable concerne différents niveaux de pouvoirs. Bien qu'elle soit principalement du ressort des communes et des Régions, l'État fédéral dispose également de leviers importants comme la fiscalité, la sécurité routière ou encore la lutte contre le vol, nécessaires pour doper la promotion du vélo. Le dernier rapport du GIEC indique d'ailleurs que toutes les législations, peu importe le niveau de pouvoir considéré, peuvent stimuler le développement de la demande et de l'offre de transport durable.<sup>1</sup>

C'est ainsi que pour la première fois, le 24 septembre 2021, le Conseil des ministres a approuvé un Plan d'Action pour la Promotion du Vélo intitulé BE CYCLIST<sup>2</sup>. L'objectif de ce Plan et du gouvernement fédéral est de promouvoir, à travers les différentes compétences fédérales, les déplacements quotidiens à vélo. Ce Plan d'action vise donc une série de mesures fondées sur les différentes compétences de chaque membre du gouvernement fédéral.

À titre d'illustration, M. Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, a entrepris d'améliorer considérablement l'intermodalité train-vélo à travers l'établissement du nouveau contrat de gestion de l'opérateur ferroviaire comptant le plus grand nombre d'emplacements pour vélos du pays. D'ici 2032, le nombre de places dédiées aux vélos sera porté à 164.000 unités.

Le ministre de l'Intérieur, des Réformes institutionnelles et du Renouveau démocratique et le vice-premier ministre et ministre de la Justice sont quant à eux chargés de prendre des mesures contre la vente de vélos volés. De même, le vice-premier ministre et ministre des Finances, avec le vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, le vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique et le vice-premier ministre et ministre de l'Économie et du Travail, sont chargés d'étudier l'optimisation de l'indemnisation vélo pour les trajets domicile-lieu de travail en Belgique.

Il est actuellement prévu que le Plan d'action soit évalué annuellement par les différents membres du gouvernement. Le Plan fut ainsi autoévalué une première

<sup>1</sup> IPCC, *Climate Change 2022. Mitigation of Climate Change. Final Government Distribution*, Chapter 10 IPCC AR6 WGIII, 10-6.

<sup>2</sup> *Be cyclist*, Plan d'Action pour la Promotion du Vélo du gouvernement fédéral 2021-2024, disponible sur: [https://gilkinet.belgium.be/sites/default/files/articles/Plan%20d%27Action%20Velo%20BeCyclist%202.021-24\\_FR.pdf](https://gilkinet.belgium.be/sites/default/files/articles/Plan%20d%27Action%20Velo%20BeCyclist%202.021-24_FR.pdf).

## TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het fietsbeleid gaat verschillende beleidsniveaus aan, al behoort het voornamelijk tot de bevoegdheid van de gemeenschappen en de gewesten. Toch beschikt ook de Federale Staat over belangrijke hefboomen om het fietsgebruik te stimuleren, zoals de fiscaliteit, de verkeersveiligheid of de strijd tegen diefstal. Het jongste rapport van het IPCC toont overigens aan dat elke wetgeving, ongeacht het beleidsniveau, de ontwikkeling van vraag en aanbod inzake duurzaam vervoer kan stimuleren.<sup>1</sup>

Zo heeft de Ministerraad van 24 september 2021 voor de eerste keer een Actieplan ter Promotie van de Fiets goedgekeurd: "Be Cyclist".<sup>2</sup> Het doel van dat plan en van de federale overheid is het dagelijkse gebruik van de fiets te bevorderen via verschillende federale bevoegdheden. Dat Actieplan beoogt dus een reeks maatregelen die zijn afgestemd op de respectieve bevoegdheden van elk lid van de federale regering.

Zo heeft de heer Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, ingezet op een versterkte intermodaliteit tussen trein en fiets via de nieuwe beheersovereenkomst van de spoorwegoperator. Daarbij wordt onder meer voorzien in het grootste aantal parkeerplaatsen voor fietsen van het land. Tegen 2032 zouden er 164.000 plaatsen bij komen.

De minister van Binnenlandse Zaken, Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing en de vice-eersteminister en minister van Justitie zijn belast met het nemen van maatregelen tegen de verkoop van gestolen fietsen. De optimalisering van de fietsvergoeding voor woon-werkverkeer in België is dan weer een opdracht voor de vice-eersteminister en minister van Financiën, de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid en de vice-eersteminister en minister van Economie en Werk.

Vandaag is het zo dat het Actieplan jaarlijks wordt geëvalueerd door de verschillende leden van de regering. Zo werd het Plan in september 2022 aan een eerste

<sup>1</sup> IPCC, *Climate Change 2022. Mitigation of Climate Change. Final Government Distribution*, Hoofdstuk 10 IPCC AR6 WGIII, 10-6.

<sup>2</sup> *Be cyclist*, Actieplan ter Promotie van de Fiets van de federale regering 2021-2024, te raadplegen op: [https://news.belgium.be/sites/default/files/news-items/attachments/2021-09/Be\\_Cyclist\\_-\\_plan.pdf](https://news.belgium.be/sites/default/files/news-items/attachments/2021-09/Be_Cyclist_-_plan.pdf).

fois en septembre 2022<sup>3</sup>. Un rapport final d'évaluation sera réalisé en 2023.

Au-delà du Plan d'action et à politique inchangée, le Bureau fédéral du Plan (BFP) prévoit une croissance des déplacements à vélo et à pied pour 2040 (+ 35 %), mais la part de ces modes de transport actifs resterait très faible comparée à celle de la voiture. Ainsi la part de la marche à pied et du vélo passerait de 3 % en 2019 à 4 % en 2040 et celle de la voiture de 83 % à 82 %<sup>4</sup>. Par conséquent, il est nécessaire de mener, de poursuivre et d'amplifier une politique de soutien et de promotion du vélo pour augmenter d'autant plus son utilisation et sa part à venir dans la répartition modale du transport de personnes.

Cette ambition se justifie amplement. En effet, la pratique du vélo a de multiples vertus et dans de nombreux secteurs, que ce soit en matière de santé, de climat ou d'économie.

Les effets sur la santé sont nombreux, comme la diminution du risque de décès, grâce à l'activité physique supplémentaire qu'il procure<sup>5</sup>.

La pratique du vélo et sa popularité croissante ont également une incidence sur l'économie. La vente de vélos, principalement électriques, ne cesse d'augmenter en Belgique<sup>6</sup>. Ce marché en croissance crée de nouveaux emplois très variés (production, vente, réparation, infrastructures, etc.)<sup>7</sup>. Une étude, datant de 2014, chiffre ces emplois à 5175 équivalents temps-plein (ETP)<sup>8</sup>. Ces chiffres sont vraisemblablement bien supérieurs aujourd'hui. Selon le Service public de Wallonie (SPW), sur la base d'une pratique intensifiée, le commerce du vélo créerait 2100 emplois supplémentaires en 2030 rien

zelvevaluatie onderworpen.<sup>3</sup> Een definitief evaluatieverslag wordt opgemaakt in 2023.

Los van het Actieplan en bij ongewijzigd beleid voorziet het Federaal Planbureau (FPB) een stijging van de per fiets en te voet afgelegde trajecten tegen 2040 (+35 %), maar dat aandeel van actieve vervoerswijzen zou laag blijven in vergelijking met de auto. Zo zou het aandeel verplaatsingen te voet en met de fiets stijgen van 3 % in 2019 naar 4 % in 2040, terwijl dat van de auto zou dalen van 83 % naar 82 %.<sup>4</sup> Bijgevolg is het van belang om een beleid ter ondersteuning en ter bevordering van de fiets uit te bouwen om met name het gebruik en het aandeel ervan in de *modal split* van het personenvervoer te doen stijgen.

Die ambitie is ruimschoots gerechtvaardigd. Het gebruik van de fiets heeft immers tal van voordelen in heel wat domeinen, zoals gezondheid, klimaat en economie.

Fietsen is om veel redenen goed voor de gezondheid. Dankzij die bijkomende fysieke activiteit verkleint bijvoorbeeld het sterfterisico.<sup>5</sup>

De toegenomen populariteit van fietsen heeft ook een weerslag op de economie. De verkoop van fietsen en dan vooral e-bikes blijft stijgen in België.<sup>6</sup> Die groeiende markt creëert een grote verscheidenheid aan nieuwe banen (productie, verkoop, herstelling, infrastructuur enzovoort).<sup>7</sup> In een studie uit 2014 wordt dat aantal banen op 5175 voltijdse equivalenten (VTE) geraamd.<sup>8</sup> Die cijfers liggen thans waarschijnlijk nog veel hoger. Volgens de *Service Public de Wallonie* (SPW) zou intensiever fietsgebruik alleen al in Wallonië 2100 extra jobs opleveren in de fietshandel, goed voor een jaaromzet

<sup>3</sup> *Be Cyclist*, Plan d'Action pour la Promotion du Vélo du gouvernement fédéral, état des lieux, septembre 2022.

<sup>4</sup> Bureau fédéral du Plan, Perspectives de la demande de transports à l'horizon 2040, avril 20.222, disponible sur: [https://www.plan.be/uploaded/documents/202204280910560.FOR\\_TRANSPORT2040\\_12634\\_F.pdf](https://www.plan.be/uploaded/documents/202204280910560.FOR_TRANSPORT2040_12634_F.pdf)

<sup>5</sup> Institut VIAS, L'impact du vélo sur la santé, le climat et l'économie en Belgique, rapport n° 2022-R-20-FR, septembre 2022.

<sup>6</sup> Institut VIAS, L'impact du vélo sur la santé, le climat et l'économie en Belgique, rapport n° 2022-R-20-FR, septembre 2022, p. 7.

<sup>7</sup> *Ibid.*

<sup>8</sup> T. Blondiau & B. Van Zeebroeck, *Cycling Works: Jobs and Job Creation in the Cycling Economy*, European Cyclists' Federation, 2014, Retrieved from <https://ecf.com/system/files/141.125-Cycling-Works-Jobs-and-Job-Creation-in-the-Cycling-Economy.pdf>

<sup>3</sup> *Be Cyclist*, Actieplan ter Promotie van de Fiets van de federale regering 2021-2024, beschrijving, september 2022.

<sup>4</sup> Federaal Planbureau, Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2040, april 20.222, raadpleegbaar op: [https://www.plan.be/uploaded/documents/202204280910560.FOR\\_TRANSPORT2040\\_12634\\_N.pdf](https://www.plan.be/uploaded/documents/202204280910560.FOR_TRANSPORT2040_12634_N.pdf)

<sup>5</sup> Vias institute, De impact van fietsen op gezondheid, klimaat en economie in België, rapport nr. 2022-R-20-NL, september 2022.

<sup>6</sup> Vias institute, De impact van fietsen op gezondheid, klimaat en economie in België, Rapport nr. 2022-R-20-NL, september 2022, blz. 7.

<sup>7</sup> *Ibid.*

<sup>8</sup> T. Blondiau & B. Van Zeebroeck, *Cycling Works: Jobs and Job Creation in the Cycling Economy*, European Cyclists' Federation, 2015. Te raadplegen op <https://ecf.com/system/files/141.125-Cycling-Works-Jobs-and-Job-Creation-in-the-Cycling-Economy.pdf>

qu'en Wallonie, pour un chiffre d'affaires annuel approchant les 600 millions d'euros<sup>9</sup>. Par ailleurs, l'intensité de l'emploi dans le secteur du vélo est supérieure à d'autres secteurs du transport<sup>10</sup>.

En outre, d'un point de vue micro-économique, la pratique du vélo permet de limiter les dépenses d'un ménage<sup>11</sup>. Il s'agit en effet du mode de transport le plus économique, comparé à la voiture, au bus et au train<sup>12</sup>. Par ailleurs, selon une étude menée à Portland aux États-Unis, les touristes à vélo ont une tendance plus forte à consommer et à faire vivre les commerces de proximité. Moyennant une politique volontariste de développement de l'offre touristique, le vélotourisme soutiendra le développement et la création d'emplois au sein du secteur Horeca<sup>13</sup>. *In fine*, selon le SPW, chaque euro investi en matière de politique cyclable rapporte en définitive de 5 à 12 euros, prenant en compte les effets favorables sur la santé et la sécurité routière<sup>14</sup>.

Enfin et surtout, le vélo est un moyen de transport durable qui permet de contribuer aux objectifs climatiques de la Belgique. En effet, l'utilisation du vélo permet de supprimer des trajets effectués en voiture, fortement carbonés, ce qui évite l'émission de gaz à effet de serre supplémentaires. Selon l'institut VIAS et sur la base du nombre de kilomètres parcourus à vélo annuellement, l'utilisation du vélo élimine 137.717 tonnes d'émissions d'équivalent CO<sub>2</sub>/an<sup>15</sup>. Bien que le vélo engendre des émissions de CO<sub>2</sub> au cours de sa vie, notamment lors

van bijna 600 miljoen euro.<sup>9</sup> Voorts ligt de jobintensiteit in de fietssector hoger dan in andere vervoerssectoren.<sup>10</sup>

Bovendien heeft fietsen vanuit micro-economisch oogpunt een gunstige invloed op de huishoudelijke uitgaven.<sup>11</sup> Vergeleken met auto, bus en trein is de fiets immers het voordeligste vervoersmiddel.<sup>12</sup> Voorts blijkt uit een onderzoek in Portland in de Verenigde Staten dat fietstoeristen meer geneigd zijn om te consumeren en om lokale bedrijven te steunen. Met een proactief beleid om het toeristisch aanbod uit te bouwen, zal het fietstoerisme voor de ontwikkeling en de creatie van jobs in de horeca zorgen.<sup>13</sup> Tot slot stelt de SPW dat elke in fietsbeleid geïnvesteerde euro uiteindelijk 5 tot 12 euro opbrengt, rekening houdend met de gunstige gevolgen voor de gezondheid en voor de verkeersveiligheid.<sup>14</sup>

Ten slotte maar daarom niet minder belangrijk is de fiets een duurzaam vervoersmiddel dat bijdraagt aan de Belgische klimaatdoelstellingen. Door meer te fietsen moeten immers minder ritten met de auto (met een hoge koolstofuitstoot) plaatsvinden, waardoor geen extra broeikasgassen worden uitgestoten. Vias institute stelt dat het fietsgebruik in België jaarlijks 137.717 ton CO<sub>2</sub>-equivalent-uitstoot voorkomt.<sup>15</sup> De levenscyclus van de fiets, met name de productie en het onderhoud ervan, leidt ook tot de uitstoot van CO<sub>2</sub>, maar die ligt

<sup>9</sup> [http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/wallonie%20cyclable/%C3%A9conomie/Evaluation%20%C3%A9conomique%20de%20la%20pratique%20du%20v%C3%A9lo%20en%20Wallonie\\_resume.pdf](http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/wallonie%20cyclable/%C3%A9conomie/Evaluation%20%C3%A9conomique%20de%20la%20pratique%20du%20v%C3%A9lo%20en%20Wallonie_resume.pdf)

<sup>10</sup> Institut VIAS, L'impact du vélo sur la santé, le climat et l'économie en Belgique, rapport n° 2022-R-20-FR, septembre 2022, p. 30.

<sup>11</sup> <https://www.canopea.be/crise-des-prix-de-lenergie-il-est-urgent-dinvestir-dans-les-modes-de-deplacements-alternatifs-a-la-voiture/>

<sup>12</sup> Transport & Mobility Leuven, Cost benefit analysis of cycling in Benelux and North Rhine Wetsphalia, 2022, disponible sur: <https://www.tmlleuven.be/en/project/Cycling-Benelux-NRW>

<sup>13</sup> [http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/wallonie%20cyclable/%C3%A9conomie/Evaluation%20%C3%A9conomique%20de%20la%20pratique%20du%20v%C3%A9lo%20en%20Wallonie\\_resume.pdf](http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/wallonie%20cyclable/%C3%A9conomie/Evaluation%20%C3%A9conomique%20de%20la%20pratique%20du%20v%C3%A9lo%20en%20Wallonie_resume.pdf)

<sup>14</sup> [http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/wallonie%20cyclable/%C3%A9conomie/Evaluation%20%C3%A9conomique%20de%20la%20pratique%20du%20v%C3%A9lo%20en%20Wallonie\\_resume.pdf](http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/wallonie%20cyclable/%C3%A9conomie/Evaluation%20%C3%A9conomique%20de%20la%20pratique%20du%20v%C3%A9lo%20en%20Wallonie_resume.pdf)

<sup>15</sup> Institut VIAS, L'impact du vélo sur la santé, le climat et l'économie en Belgique, rapport n° 2022-R-20-FR, septembre 2022, p. 64.

<sup>9</sup> [http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/wallonie%20cyclable/%C3%A9conomie/Evaluation%20%C3%A9conomique%20de%20la%20pratique%20du%20v%C3%A9lo%20en%20Wallonie\\_resume.pdf](http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/wallonie%20cyclable/%C3%A9conomie/Evaluation%20%C3%A9conomique%20de%20la%20pratique%20du%20v%C3%A9lo%20en%20Wallonie_resume.pdf)

<sup>10</sup> Vias institute, *De impact van fietsen op gezondheid, klimaat en economie in België*, Rapport nr. 2022-R-20-NL, september 2022, blz. 30.

<sup>11</sup> <https://www.canopea.be/crise-des-prix-de-lenergie-il-est-urgent-dinvestir-dans-les-modes-de-deplacements-alternatifs-a-la-voiture>

<sup>12</sup> Transport & Mobility Leuven, *Kosten-batenanalyse van fietsen in de Benelux en Noordrijn-Westfalen*, 2022. Te raadplegen op: <https://www.tmlleuven.be/nl/project/Cycling-Benelux-NRW>

<sup>13</sup> [http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/wallonie%20cyclable/%C3%A9conomie/Evaluation%20%C3%A9conomique%20de%20la%20pratique%20du%20v%C3%A9lo%20en%20Wallonie\\_resume.pdf](http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/wallonie%20cyclable/%C3%A9conomie/Evaluation%20%C3%A9conomique%20de%20la%20pratique%20du%20v%C3%A9lo%20en%20Wallonie_resume.pdf)

<sup>14</sup> [http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/wallonie%20cyclable/%C3%A9conomie/Evaluation%20%C3%A9conomique%20de%20la%20pratique%20du%20v%C3%A9lo%20en%20Wallonie\\_resume.pdf](http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/wallonie%20cyclable/%C3%A9conomie/Evaluation%20%C3%A9conomique%20de%20la%20pratique%20du%20v%C3%A9lo%20en%20Wallonie_resume.pdf)

<sup>15</sup> Vias institute, *De impact van fietsen op gezondheid, klimaat en economie in België*, Rapport nr. 2022-R-20-NL, september 2022, blz. 7-8.



de sa production et de ses entretiens, ces émissions sont nettement inférieures à celles d'une voiture<sup>16</sup>. Selon VIAS: "Un transfert modal vers le vélo peut être un moyen rapide de réduire les émissions de gaz à effet de serre (...)"<sup>17</sup>.

La Belgique, comme tous les États signataires de l'Accord de Paris sur le climat de 2015, s'est engagée en faveur d'une limitation du réchauffement de la planète à un niveau bien inférieur à 2 degrés Celsius, de préférence à 1,5 degré Celsius, par rapport au niveau préindustriel. Pour ce faire, la Belgique a dû élaborer sa contribution déterminée au niveau national (CDN) – feuille de route pour la réduction des gaz à effet de serre – en concertation avec les autres États membres de l'Union européenne. Cette CDN, comprise dans le plan national énergie-climat 2021-2030 (PNEC), rappelle que l'Union européenne a assigné à la Belgique un objectif de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre d'au moins 35 % d'ici 2030 (depuis 2005) dans les secteurs non couverts par le système d'échange de quotas d'émission (*European Emissions Trading System* ou *EU ETS*)<sup>18</sup>.

Bien plus encore, l'un des objectifs de ce plan national énergie-climat prévoit également d'atteindre une part modale de 20 % quant à l'utilisation des modes de déplacement actifs dans le cadre du trajet domicile-lieu de travail<sup>19</sup>.

Toutefois, la Belgique, bien qu'elle soit sur la bonne voie, n'a pas encore atteint ces différents objectifs.

S'il est important de poursuivre les efforts menés au niveau fédéral, de manière complémentaire aux efforts déployés à l'échelon régional, vu les bienfaits sociétaux d'une politique cyclable, rien ne garantit la poursuite de ceux-ci dans une logique de stratégie à long terme et de pérennisation des politiques entreprises.

aanzienlijk lager dan bij een auto.<sup>16</sup> Vias institute stelt: "Een modal shift naar de fiets kan een snelle manier zijn om emissies van broeikasgassen te verminderen (...)"<sup>17</sup>.

Net als alle landen die het klimaatakkoord van Parijs van 2015 hebben ondertekend, heeft België zich ertoe verbonden de opwarming van de aarde te beperken tot ruim onder 2°C en liefst nog tot 1,5°C ten opzichte van het pre-industriële niveau. Daartoe heeft België zijn nationaal bepaalde bijdrage (NDC) – een stappenplan om de broeikasgassen te verminderen – moeten uitwerken, in samenspraak met de andere EU-lidstaten. Die nationaal bepaalde bijdrage werd opgenomen in het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) 2021-2030 en houdt verband met de doelstelling die de Europese Unie België heeft opgelegd om de uitstoot van broeikasgassen met minstens 35 % te verminderen tegen 2030 (ten opzichte van 2005) voor de sectoren die niet onder het Europees systeem voor verhandelbare emissierechten (*European Emissions Trading System*, *EU ETS*) vallen.<sup>18</sup>

Bovendien is het een van de doelstellingen van voormeld Nationaal Energie- en Klimaatplan om het aandeel van de actieve vervoerswijzen in het woon-werkverkeer op te trekken tot 20 %.<sup>19</sup>

Hoewel België op de goede weg is, werden die verschillende doelstellingen nog niet bereikt.

Gezien de maatschappelijke voordelen van een fietsbeleid komt het erop aan de inspanningen op federaal niveau voort te zetten, als aanvulling op de gewestelijke inspanningen. Er is evenwel geen enkele garantie dat dit daadwerkelijk zal gebeuren als onderdeel van een langetermijnstrategie en met het oog op een bestending van het gevoerde beleid.

<sup>16</sup> ITF Corporate Partnership Board, *Good to Go? Assessing the Environmental Performance of New Mobility*, 2020, retrieved from: <https://www.itf-oecd.org/good-go-assessing-environmental-performance-new-mobility>

<sup>17</sup> Institut VIAS L'impact du vélo sur la santé, le climat et l'économie en Belgique, rapport n° 2022-R-20-FR, septembre 2022, p. 72.

<sup>18</sup> Plan énergie-climat 2021-2030.

<sup>19</sup> *Ibid.*, p. 44.

<sup>16</sup> ITF Corporate Partnership Board, *Good to Go? Assessing the Environmental Performance of New Mobility*, 2020. Te raadplegen op: <https://www.itf-oecd.org/good-go-assessing-environmental-performance-new-mobility>

<sup>17</sup> Vias institute, *De impact van fietsen op gezondheid, klimaat en economie in België*, Rapport nr. 2022-R-20-NL, september 2022, blz. 73.

<sup>18</sup> Energie- en Klimaatplan 2021-2030.

<sup>19</sup> *Ibid.*, blz. 517.

La présente proposition de loi vise à répondre à cet enjeu. Elle s'inspire de la décision prise par la Région wallonne qui a récemment adopté un décret visant à donner un cadre légal à la vision à long terme de la mobilité durable au sud du pays et particulièrement à la politique cyclable de la Région<sup>20</sup>.

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### Article 1<sup>er</sup>

Cette disposition concerne le fondement constitutionnel de cette proposition de loi et n'appelle pas de commentaire.

### Art. 3

#### Politique cyclable fédérale

L'objectif est d'établir une politique cyclable fédérale qui comprenne des objectifs et des actions relevant de l'ensemble des compétences fédérales des ministres. Il s'agit d'utiliser toutes leurs compétences comme leviers pour favoriser l'utilisation du vélo.

Il reviendra ainsi à chaque ministre du gouvernement, dans son domaine de compétence, de prévoir les mesures de mise en œuvre visant à atteindre les objectifs fixés. Cela implique notamment de prévoir les modalités de financement lors de l'établissement des budgets, si ces financements sont nécessaires.

Par ailleurs, il reviendra à chaque ministre d'établir ses objectifs, ses actions et ses mesures de mise en œuvre en consultant la société civile.

### Art. 5

#### Commission fédérale Vélo

La création d'une Commission fédérale Vélo par le Roi vise à rassembler les différents acteurs de la société civile compétents en matière de vélo et à prendre en considération leurs avis.

<sup>20</sup> Décret relatif à la politique cyclable et modifiant le décret du 1<sup>er</sup> avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales et le décret du 4 avril 2019 visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes.

Dit wetsvoorstel beoogt zulks echter te bewerkstelligen. De indieners hebben inspiratie geput uit het decreet<sup>20</sup> dat het Waals Gewest onlangs heeft aangenomen teneinde te voorzien in een wettelijk kader voor de langetermijnvisie op duurzame mobiliteit in Wallonië en voor het gewestelijk fietsbeleid.

## TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

### Artikel 1

Dit artikel betreft de constitutionele grondslag van het wetsvoorstel. Het behoeft geen nadere toelichting.

### Art. 3

#### Federaal fietsbeleid

Beoogd wordt een federaal fietsbeleid uit te werken dat doelstellingen en acties omvat die alle respectieve bevoegdheden van de federale ministers bestrijken. Het komt erop aan hun bevoegdheden als hefboomen te gebruiken om het fietsgebruik te stimuleren.

Aldus komt het elke minister toe om binnen zijn of haar bevoegdheidsgebied te voorzien in de uitvoeringsmaatregelen om de gestelde doelen te bereiken. Zulks houdt met name in dat, ingeval financiering nodig is, de nadere financieringsregels worden vastgesteld bij de begrotingsopmaak.

Voorts komt het elke minister toe om in overleg met het middenveld eigen doelstellingen, acties en uitvoeringsmaatregelen te bepalen.

### Art. 5

#### Federale Fietscommissie

De oprichting, bij koninklijk besluit, van een Federale Fietscommissie strekt ertoe de verschillende inzake fietsbeleid bevoegde middenveldactoren te verenigen en rekening te houden met hun adviezen.

<sup>20</sup> Décret relatif à la politique cyclable et modifiant le décret du 1<sup>er</sup> avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales et le décret du 4 avril 2019 visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes.

## Art. 6

## Évaluation de la politique cyclable fédérale

L'évaluation annuelle de la politique cyclable fédérale devra notamment porter sur l'état d'avancement des objectifs, des actions et des mesures de mise en œuvre.

L'évaluation globale devra se faire avant l'adoption d'une nouvelle politique cyclable fédérale, notamment afin d'assurer la cohérence des politiques cyclables fédérales et leur continuité dans le cadre de leur mise en œuvre et de ne pas repartir de zéro. La nouvelle politique cyclable à mettre en œuvre devra tenir compte de l'évaluation globale.

Les différentes évaluations tiendront également compte de la concertation organisée avec la société civile et de l'avis de la Commission fédérale Vélo.

Nicolas PARENT (Ecolo-Groen)  
Kim BUYST (Ecolo-Groen)

## Art. 6

## Evaluatie van het federale fietsbeleid

De jaarlijkse evaluatie van het federale fietsbeleid zal met name betrekking moeten hebben op de voortgang inzake doelstellingen, acties en uitvoeringsmaatregelen.

De alomvattende evaluatie moet er komen vóór de aanneming van een nieuw federaal fietsbeleid, meer bepaald om de samenhang tussen het federale fietsbeleid en de continuïteit ervan in het kader van de uitvoering ervan te waarborgen en niet opnieuw van nul te moeten beginnen. Het nieuw uit te rollen fietsbeleid zal rekening moeten houden met de alomvattende evaluatie.

Bij de verschillende evaluaties zal ook rekening moeten worden gehouden met het overleg met het middenveld en met het advies van de Federale Fietscommissie.



**PROPOSITION DE LOI****Article 1<sup>er</sup>**

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

**Art. 2****Définitions**

Au sens de la présente loi, il y a lieu d'entendre par:

1° le ministre: le ministre fédéral compétent en matière de mobilité;

2° les ministres: les ministres fédéraux;

3° le service: le service public fédéral en charge de la mobilité;

4° la politique: la politique cyclable fédérale.

**Art. 3****Politique cyclable fédérale**

La politique consiste à définir des objectifs de politique cyclable, des actions et des mesures de mise en œuvre par les ministres dans les matières relevant de leurs attributions afin de promouvoir et soutenir le développement du vélo comme moyen de transport en vue de faire face aux enjeux environnementaux, sociaux et économiques.

La politique est établie sous la coordination du ministre.

**Art. 4****Modalités d'élaboration de la politique cyclable fédérale**

Le Roi établit la politique par un arrêté délibéré en Conseil des ministres.

La politique est publiée dans les 6 mois qui suivent l'installation du gouvernement à la suite du renouvellement complet de la Chambre des représentants, après évaluation globale de la politique précédente, conformément à l'article 6 de la présente loi et dans la continuité de la politique précédente.

**WETSVOORSTEL****Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

**Art. 2****Definities**

In de zin van deze wet wordt begrepen onder:

1° de minister: de federale minister bevoegd voor mobiliteit;

2° de ministers: de federale ministers;

3° de dienst: de federale overheidsdienst belast met mobiliteit;

4° het beleid: het federale fietsbeleid.

**Art. 3****Federaal fietsbeleid**

Het federaal fietsbeleid houdt in dat de ministers, in de aangelegenheden waarvoor ze bevoegd zijn, fietsbeleidsdoelstellingen, acties en uitvoeringsmaatregelen bepalen om de ontwikkeling van de fiets als vervoersmiddel te bevorderen en te ondersteunen, teneinde een antwoord te bieden op de milieu-, sociale en economische uitdagingen.

Het beleid wordt vastgesteld onder coördinatie van de minister.

**Art. 4****Kader voor de uitwerking van het federale fietsbeleid**

De Koning bepaalt het beleid bij besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

Het beleid wordt binnen de zes maanden na het aantreden van de regering naar aanleiding van de volledige hernieuwing van de Kamer van volksvertegenwoordigers bekendgemaakt, na een alomvattende evaluatie van het vorige beleid, overeenkomstig artikel 6, en met het oog op de continuïteit van het vorige beleid.

Si l'installation du gouvernement suit le renouvellement de la Chambre des représentants à la suite de sa dissolution anticipée, le Roi peut décider de maintenir la politique en cours, par dérogation à l'alinéa 2.

La politique demeure en vigueur jusqu'à la publication d'une nouvelle politique.

#### Art. 5

##### Commission fédérale Vélo

Une Commission fédérale Vélo est créée et donne notamment son avis sur la politique et sa réalisation.

Le Roi fixe, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, la composition, les objectifs, les compétences et les modalités de fonctionnement de la Commission fédérale Vélo visée à l'alinéa 1<sup>er</sup>.

#### Art. 6

##### Évaluation de la politique cyclable fédérale

Le service réalise une évaluation annuelle de la politique à la date anniversaire d'adoption de la politique. Cette évaluation porte sur l'état d'avancement de la politique.

Le service réalise une évaluation globale de la politique avant l'adoption d'une nouvelle politique.

Le service réalise l'évaluation visée aux alinéas 1<sup>er</sup> et 2 après avis de la Commission fédérale Vélo.

Le Roi fixe, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités d'évaluation de la politique.

Les évaluations annuelles et l'évaluation globale, ainsi que l'ensemble des données recueillies dans le cadre de la mise en œuvre de la politique, sont mises à la disposition du public sur le site de la Chambre des représentants et du service.

10 février 2023

Nicolas PARENT (Ecolo-Groen)  
Kim BUYST (Ecolo-Groen)

In afwijking van lid 2 kan de Koning beslissen het vigerende beleid te handhaven indien de regering aantreedt nadat de Kamer van volksvertegenwoordigers vervroegd is ontbonden en vervolgens hernieuwd.

Het beleid blijft van kracht tot de bekendmaking van een nieuw beleid.

#### Art. 5

##### Federale Fietscommissie

Een Federale Fietscommissie wordt opgericht, die met name advies geeft over het beleid en de verwezenlijking ervan.

De Koning bepaalt bij besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de samenstelling, de doelstellingen, de bevoegdheden en de nadere regels voor de werking van de Federale Fietscommissie als bedoeld in het eerste lid.

#### Art. 6

##### Evaluatie van het federale fietsbeleid

Het beleid wordt elk jaar, op de dag van de aanneming ervan, geëvalueerd door de dienst. Die evaluatie heeft betrekking op de voortgang van het beleid.

De dienst voert een alomvattende evaluatie van het beleid uit voordat nieuw beleid wordt aangenomen.

De dienst voert de evaluatie als bedoeld in het eerste en tweede lid uit na advies van de Federale Fietscommissie.

De Koning bepaalt bij besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad de nadere regels voor de evaluatie van het beleid.

De jaarlijkse evaluaties en de alomvattende evaluatie, alsook alle gegevens die in het kader van de uitvoering van het beleid worden verzameld, worden ter beschikking gesteld van het publiek op de website van de Kamer van volksvertegenwoordigers en van de dienst.

10 februari 2023