CRB
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven
Conseil Central de l'Economie
CCE

CNT
Conseil National du Travail
Nationale Arbeidsraad
NAR

CONSEIL NATIONAL
DU TRAVAIL

CONSEIL CENTRAL DE
L'ECONOMIE

RAPPORT N° 129

CCE 2022-2655
CO 1000

Séance commune des Conseils du 25 octobre 2022

L'usage du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail

x x x

3.316
3.195

Blijde Inkomstlaan, 17-21 - 1040 Brussel, Av. de la Joyeuse Entrée, 17-21 - 1040 Bruxelles
Tel: 02 233 88 11 - Fax CRB/CCE: 02 233 89 12 – Fax NAR/CNT: 02 233 89 38

Table des matières

1. Introduction 6

2. L'usage du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail 7

2.1 Quelques chiffres 7
2.1.1 Le vélo de plus en plus utilisé pour les déplacements domicile-travail 7
2.1.2 Une hausse de l'usage du vélo dans les trois régions 9
2.1.3 L'importance de la distance dans le choix modal 10
2.1.4 Le vélo dans le monde du travail 14
2.2 Potentiel du vélo pour les déplacements domicile-travail, sur base de la distance 16

3. Avantages du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail . 18

3.1 Avantages prouvés scientifiquement 18
3.1.1 Sur le plan de la santé 18
3.1.2 Sur le plan de la productivité et de l'absentéisme 18
3.1.3 Sur le plan de l'environnement 19
3.2 La perception des avantages 19

4. Obstacles à l'usage du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail ... 20

4.1 Obstacles liés à la perception du vélo 20
4.2 Obstacles liés à la distance domicile-travail 21
4.3 Obstacles liés à l'infrastructure cyclable et à la sécurité du vélo 22
4.4 Obstacles liés aux facteurs dissuasifs à l'utilisation du vélo au niveau de l'entreprise 23

5. Mesures en faveur de l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail .. 24

5.1 Indemnisation par l'employeur des déplacements domicile-travail effectués à vélo 25
5.1.1 Un nombre croissant de salariés demandent une indemnité vélo 25
5.1.2 Une indemnité vélo spécifique pour 6 travailleurs sur 7 26
5.1.3 Une grande diversité dans le montant et les modalités des indemnités vélo 28
5.1.4 Une indemnité alternative pour les navetteurs à vélo 29
5.1.5 1 travailleur sur 40 ne reçoit aucune indemnité pour ses déplacements domicile-travail effectués à vélo . 29
5.1.6 Étude à petite échelle sur les motivations des (S)CP 29
5.2 Mesures relatives à l'infrastructure et aux services liés au vélo au niveau de l'entreprise .. 31
5.3 Mesures relatives à l'information et à la sensibilisation au niveau de l'entreprise 33
5.4 Expérience relative à la politique vélo au niveau de l'entreprise : plans de déplacements d'entreprise 33

6. Conclusion 35

7. Bibliographie 37

8. Annexe A : liste des (S)CP 39

9. Annexe B : informations sur les études utilisées dans le présent rapport 43

9.1 Le diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 43
9.2 Autres études du SPF Mobilité et Transports 43

Liste des tableaux

Tableau 2-1 : Évolution de la répartition modale pour les déplacements domicile-travail (par mode de transport principal) 7

Tableau 2-2 : Évolution de la répartition modale (par mode de transport principal) pour les déplacements domicile-travail selon les Régions (sur base du lieu de travail) ... 9

Tableau 2-3 : Distances domicile-travail moyennes selon le lieu de domicile et le lieu de travail ... 9

Tableau 2-4 : Fréquence d'utilisation selon le type de vélo ... 14

Tableau 2-5 : Part modale des déplacements domicile-travail au moyen des modes actifs en fonction des branches d'activité (mode de transport principal) ... 15

Tableau 2-6 : Part modale des déplacements domicile-travail en fonction de la taille des unités d'établissement (nombre de travailleurs) ... 15

Tableau 2-7 : Potentiel du vélo sur base de la distance domicile-travail ... 17

Tableau 2-8 : Potentiel du vélo pour les déplacements domicile-travail sur base de la distance, selon les Régions (sur base du lieu de travail) ... 17

Tableau 3-1 : Énoncés sur la perception des avantages du vélo ... 19

Tableau 4-1: Énoncés concernant la perception des inconvénients du vélo ... 20

Tableau 4-2 : Obstacles éventuels liés à la distance au sein des principales commissions paritaires ... 22

Tableau 4-3 : Obstacles liés à l'infrastructure au niveau régional ... 23

Tableau 4-4 : Obstacles liés à l'infrastructure au sein des principales commissions paritaires ... 23

Tableau 4-5 : Obstacles liés à des facteurs au niveau de l'entreprise au sein des principales commissions paritaires. 24

Tableau 5-1: Évolution des indemnités vélo (niveau macroéconomique, période 2016-2021 sur base annuelle) ... 25

Tableau 5-2 : Évolution des indemnités vélo dans les secteurs (2018-2021) ... 26

Tableau 5-3: Vue d'ensemble des (sous-)commissions paritaires selon qu'une indemnité vélo est prévue dans leurs CCT (sous-)sectorielles ... 27

Tableau 5-4 : Les principales motivations qui sous-tendent le choix d'une indemnité vélo ... 30

Tableau 5-5 : Part modale du vélo selon qu'une indemnité vélo soit prévue ou non dans les (sous-)commissions paritaires ... 31

Tableau 5-6 : Présence de parkings vélos au sein des principales commissions paritaires ... 32

Tableau 5-7 : Présence de mesures liées au vélo ... 32

Tableau 5-8 : Évolution de la politique vélo dans les entreprises et les services publics qui doivent établir un PDE .. 34

Liste des figures

Figure 5-1 : Répartition des (S)CP selon le montant de l'indemnité vélo, pondéré sur la base du nombre de (S)CP (à gauche) et du nombre de postes de travail (à droite), situation au 18/05/2022 ... 28

Figure 5-2 : Évolution de la répartition modale en fonction de la distance domicile-travail ... 35

Liste des graphiques

Graphique 2-1 : Répartition modale (en nombre de déplacements), en fonction du type de flux 10

Graphique 2-2 : Répartition modale selon les distances domicile-travail 11

Graphique 2-3 : Combinaison de l'utilisation du train avec d'autres modes de transport (hors marche) (en fonction du nombre de déplacements) 12

Graphique 2-4 : Part modale de l'ensemble des déplacements à vélo en fonction de la distance des trajets (en nombre de déplacements)..... 16

Cadre

Dans son accord de gouvernement, le gouvernement fédéral s'est fixé comme objectif de réaliser un transfert modal ambitieux en augmentant de manière significative la part des modes de transport durables.

Le 24 septembre 2021, le gouvernement fédéral a approuvé « Be Cyclist », le premier plan d'action fédéral visant à promouvoir le vélo. Ce plan d'action vise à contribuer à la réalisation du transfert modal en convainquant davantage de personnes d'utiliser le vélo pour effectuer leurs déplacements.

L'usage du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail fait l'objet d'une partie des actions figurant dans le plan « Be Cyclist ». C'est aussi l'un des nombreux domaines d'action des partenaires sociaux. En témoignent notamment : les conventions collectives de travail (CCT) qui prévoient une indemnisation des navetteurs à vélo ; la recommandation n°27 du CNT adressée aux commissions paritaires et aux entreprises pour les inciter à faire usage de l'indemnité vélo ; l'insertion du vélo et du « speed pedelec » dans la liste des produits et services pouvant être acquis avec des éco-chèques ; l'ajout d'un nouvel article 10ter dans la CCT n°90, lequel dispose que lorsque le plan d'octroi instaurant un système d'avantages non récurrents liés aux résultats prévoit des objectifs en lien avec la mobilité, ces objectifs ne sont admis que lorsque des indemnités vélo sont octroyées aux travailleurs effectuant leurs déplacements domicile-travail à vélo.

Lors du Conseil des ministres du 1er avril 2022, il a été convenu que les ministres de la Mobilité, de l'Économie et de l'Emploi, des Finances, des Affaires sociales et de la Santé publique élaboreraient des propositions visant à promouvoir le vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail de tous les salariés. Il a également été décidé à l'époque que ces propositions seraient financées par les fonds libérés par la non-application d'une réduction de la TVA sur l'achat de vélos.

Par le présent rapport, le Conseil central de l'Économie et le Conseil national du Travail (ci-après, les Conseils) entendent contribuer à la concrétisation de la partie du plan « Be Cyclist » consacrée à l'usage du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail. En fournissant aux ministres compétents des informations sur le potentiel du vélo comme moyen de transport pour les déplacements domicile-travail ainsi que sur les facteurs qui entravent ou favorisent l'exploitation de ce potentiel, ceux-ci disposeront en effet des informations nécessaires pour formuler une réponse adéquate aux obstacles qui empêchent le développement de l'usage du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail.

Le présent rapport a été approuvé le 25 octobre 2022 par l'assemblée plénière commune des Conseils. Il vient compléter le rapport intermédiaire sur l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail, que les Conseils ont publié le 17 mai 2022.

1. Introduction

Le présent rapport analyse en profondeur l'usage du vélo en Belgique dans le cadre des déplacements domicile-travail. Non seulement l'usage du vélo y est cartographié de manière exhaustive, mais les raisons qui sous-tendent l'utilisation ou non du vélo pour effectuer les déplacements domicile-travail y sont également examinées.

Ce rapport est unique pour deux raisons au moins, à savoir les sources de données utilisées et le volet qualitatif. Une partie importante du rapport est basée sur les résultats du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail. Il s'agit d'une enquête organisée tous les trois ans par le SPF Mobilité et Transports auprès des entreprises et institutions publiques employant plus de 100 travailleurs en Belgique. Cette enquête repose sur un questionnaire à propos duquel, à l'occasion de chaque nouvelle édition, le Conseil central de l'Économie (CCE) et le Conseil national du Travail (CNT) formulent des propositions d'amélioration à l'attention du SPF Mobilité et Transports. Ces propositions visent à maximiser la réalisation des deux objectifs poursuivis par le diagnostic fédéral, à savoir : d'une part, fournir des indicateurs et des statistiques pour soutenir la politique de mobilité à différents niveaux et, d'autre part, stimuler le débat en matière de mobilité au sein des entreprises et des institutions publiques via la concertation sociale. Étant donné que les résultats du diagnostic fédéral portent sur un large échantillon de travailleurs (1,5 million de travailleurs, soit un tiers de la population active en Belgique), les auteurs du présent rapport ont pu y intégrer des informations sur les pratiques de déplacements domicile-travail au niveau des commissions paritaires, où se tient actuellement la majeure partie de la concertation sociale relative aux régimes d'indemnisation des navetteurs à vélo. Le SPF Finances a également fourni des informations sur les indemnités vélos, ventilées par code NACE.

Le volet qualitatif constitue la deuxième spécificité du rapport. Par l'entremise du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale (ETCS), il a été possible d'inclure dans le rapport un volet qualitatif qui aide à comprendre les motivations qui sous-tendent les régimes convenus au niveau (sous-)sectoriel pour les navetteurs à vélo.

Le présent rapport est divisé en quatre chapitres. Le premier chapitre porte sur l'usage actuel du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail et sur le potentiel de croissance de ce mode de transport sur la base de la distance entre le lieu de résidence et le lieu de travail. Le deuxième chapitre met en évidence les avantages fondés scientifiquement et perçus du vélo comme moyen de transport pour les déplacements domicile-travail. Le troisième chapitre identifie quatre groupes d'obstacles qui entravent l'usage du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail, à savoir : les obstacles liés à la perception du vélo comme mode de transport ; les obstacles liés à la distance domicile-travail ; les obstacles liés à l'infrastructure cyclable et à la sécurité ; et les obstacles liés aux facteurs dissuasifs à l'utilisation du vélo au niveau de l'entreprise. Le rapport se termine par un chapitre consacré aux mesures visant à promouvoir l'usage du vélo pour effectuer les déplacements domicile-travail. Où sont-elles mises en œuvre ? Ces mesures sont-elles de plus en plus répandues dans le monde de l'entreprise ? Quelles sont les expériences en matière de mesures de promotion du vélo au niveau des entreprises ? Ont-elles un impact majoritairement positif sur la part modale du vélo dans la répartition modale des déplacements domicile-travail ?

Les Conseils remercient le SPF Mobilité et Transports, le SPF Emploi, Travail et Concertation sociale (ci-après le SPF ETCS) et le SPF Finances pour leur contribution à l'élaboration de ce rapport unique.

2. L'usage du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail

2.1 Quelques chiffres

2.1.1 Le vélo de plus en plus utilisé pour les déplacements domicile-travail

Même si la majorité des déplacements est toujours réalisée en voiture (61 %), le vélo est de plus en plus utilisé en Belgique[1]. En nombre de déplacements, le vélo représentait 12 % des déplacements en 2017, contre 8% en 1999.

Le vélo est le deuxième mode de transport principal pour les déplacements domicile-travail

Cette évolution à la hausse est également observée dans le cadre des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Un diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail (SPF Mobilité et Transports, 2019a) est établi à intervalles réguliers, sur base d'une enquête auprès des entreprises de plus de 100 personnes (cf. Annexe B).

D'après les données du diagnostic fédéral datant de 2017, la voiture constitue, de loin, le premier mode de transport principal[2] pour les déplacements domicile-travail. Le vélo est également un mode de transport principal utilisé de manière importante, puisqu'il concerne plus d'un travailleur sur dix. Le vélo est par ailleurs le mode de transport qui a connu l'augmentation la plus forte entre 2005 (7,8 % des déplacements effectués avec le vélo comme mode de transport principal) et 2017 (11,1 %). Cela représente une croissance de 43 % dans la part modale (Tableau 2-1).

Tableau 2-1 : Évolution de la répartition modale pour les déplacements domicile-travail (par mode de transport principal)

Mode	Belgique		
	2005	2017	2005-2017
Voiture (seule)	66,8%	**65,0%**	**-3%**
Covoiturage	4,7%	**2,5%**	**-47%**
Moto	1,7%	**1,2%**	**-34%**
TCE	1,2%	**0,6%**	**-53%**
Train	9,5%	**10,6%**	**+12%**
Métro, tram, bus	5,9%	**6,8%**	**+15%**
Vélo	7,8%	**11,1%**	**+43%**
Marche	2,4%	**2,3%**	**-3%**

*TCE : Transport collectif organisé par l'employeur.
Source : Diagnostic fédéral 2017 sur les déplacements domicile-travail

Les chiffres du diagnostic fédéral ne tiennent pas compte de l'utilisation du vélo de manière occasionnelle (par exemple, uniquement pendant les mois d'été), ni de son usage comme mode de transport secondaire, en complément d'autres modes de transport. En pratique, il y a davantage de cyclistes que les chiffres cités plus haut ne le suggèrent. Sur la base d'autres études, on peut estimer que **3 travailleurs sur 10 au total utilisent le vélo, au moins occasionnellement ou pour une partie du trajet, en vue de se rendre sur leur lieu de travail** (SPF Mobilité et Transports, 2021b).

[1] Selon l'enquête MONITOR (SPF Mobilité et Transports, 2019b, p.7), réalisée en ligne en 2017 auprès de 10 632 Belges en vue d'étudier les habitudes de ces derniers en termes de mobilité et de sécurité routière.
[2] Le mode de transport principal est le mode qui couvre la plus grande distance entre le lieu de résidence et le lieu de travail pendant la majeure partie de l'année.

La popularité du vélo renforcée par la crise sanitaire

La crise du COVID-19 semble avoir renforcé la popularité du vélo (indépendamment du motif du déplacement). Le SPF Mobilité et Transports a réalisé à deux reprises – en juin et en novembre/décembre 2020 – une enquête auprès de 2 000 répondants en vue d'étudier l'impact de la crise sanitaire du COVID-19 sur la mobilité (SPF Mobilité et Transports, 2020c et 2021a).

De manière générale, 16 % des répondants ont déclaré fin 2020 se déplacer davantage à vélo qu'avant la crise. Cela s'est traduit par une forte croissance des ventes de vélos (de 569 112 vélos vendus en 2019 à 592 107 vélos vendus en 2020, soit une croissance de 4 %[3]), et ce, malgré l'épuisement des stocks disponibles et les difficultés de réapprovisionnement. L'utilisation de vélos partagés a également progressé.

En ce qui concerne les déplacements vers le lieu de travail ou d'étude, le premier confinement et le déconfinement qui l'a suivi ont été marqués par une hausse de l'utilisation du vélo comme mode de transport principal, de 11 % des répondants avant la crise sanitaire à 13 %. Le taux d'utilisation du vélo est revenu à 11 % lors du second confinement. La différence entre les deux enquêtes peut s'expliquer par la saison, les conditions météorologiques étant moins favorables à la pratique du vélo pendant l'hiver.

La hausse de l'utilisation du vélo devrait se poursuivre à l'avenir

Déjà renforcée par la crise du COVID-19, la popularité du vélo devrait encore s'accroître dans les années futures. 15 % des répondants aux enquêtes relatives à l'impact de la crise sanitaire du COVID-19 sur la mobilité ont ainsi émis le souhait d'accroître l'usage du vélo après la crise sanitaire pour les déplacements vers le lieu de travail ou d'étude. L'augmentation récente des prix des carburants peut aussi inciter davantage de personnes à changer de mode de transport et à opter pour le vélo.

Le dernier baromètre de l'institut VIAS[4] (2022) confirme les tendances observées. Le nombre de kilomètres parcourus à vélo (électrique ou non) – quel que soit le motif de déplacement – a crû de 25 % entre le premier semestre 2019 et le premier semestre 2022. Dans le même temps, le nombre de kilomètres parcourus en voiture a diminué de 23 %. Par conséquent, la part du nombre de kilomètres parcourus en vélo est passée de 5 % en 2019 à 7,5 % en 2022.

En ce qui concerne les déplacements domicile-travail, le montant total des indemnités vélo perçues par les salariés s'est accru entre 2019 (163 millions d'euros) et 2021 (170 millions d'euros[5]), en dépit de la limitation des déplacements domicile-travail due à la crise sanitaire et à l'augmentation du télétravail.

---

[3] Le nombre de vélos vendus s'est légèrement contracté en 2021 (584 913) par rapport à 2020, en raison de problèmes d'approvisionnement persistants (Bouwen et al. 2022, p.24).
[4] Les données sont basées sur une enquête en ligne menée auprès de 6 000 répondants (18+). Dans l'enquête, les répondants ont indiqué comment ils ont voyagé la veille et le nombre de kilomètres qu'ils ont parcourus.
[5] Selon les données fournies par le SPF Finances.

2.1.2 Une hausse de l'usage du vélo dans les trois Régions

L'augmentation de l'utilisation du vélo comme mode de transport principal pour les déplacements domicile-travail est observée dans les 3 Régions du pays, même si la croissance (en pourcentage) a été beaucoup plus forte à Bruxelles (données sur base du lieu de travail). De manière générale, le vélo est le moyen de transport pour lequel les différences entre les Régions sont les plus marquantes (Tableau 2-2). Le vélo reste davantage utilisé par les personnes qui travaillent en Flandre (avec une part modale de 17 %) en comparaison avec celles qui travaillent à Bruxelles (4,4 %) et en Wallonie (1,6 %).

Le lieu de résidence des travailleurs joue un rôle important dans le choix modal. Ainsi, 9,4 % des Bruxellois qui travaillent au sein des entreprises établies en Région de Bruxelles-Capitale utilisent le vélo, contre 2 % des non-Bruxellois (Bruxelles Environnement 2019, p.13).

Tableau 2-2 : Évolution de la répartition modale (par mode de transport principal) pour les déplacements domicile-travail selon les Régions (sur base du lieu de travail)

Mode	Bruxelles		Flandre		Wallonie	
	2005	2017	2005	2017	2005	2017
Voiture (seule)	45,1%	**36,2%**	68,7%	**67,6%**	80,4%	**83,3%**
Covoiturage	2,5%	**1,4%**	5,2%	**2,6%**	5,2%	**3,1%**
Moto	0,8%	**1,3%**	2,2%	**1,2%**	1,5%	**0,9%**
TCE	0,7%	**0,2%**	1,6%	**0,8%**	0,5%	**0,2%**
Train	32,2%	**34,0%**	4,1%	**5,2%**	4,4%	**4,0%**
Métro, tram, bus	15,0%	**19,1%**	3,9%	**3,7%**	3,6%	**4,1%**
Vélo	1,2%	**4,4%**	12,3%	**17,0%**	1,3%	**1,6%**
Marche	2,6%	**3,5%**	2,1%	**1,7%**	3,2%	**2,8%**

*TCE : Transport collectif organisé par l'employeur.
Source : Diagnostic fédéral 2017 sur les déplacements domicile-travail

La distance entre le domicile et le lieu de travail est aussi de nature à influencer l'usage du vélo (Tableau 2-3). Selon les données du diagnostic fédéral 2017, un Bruxellois parcourt en moyenne 7 km à vol d'oiseau vers son lieu de travail, un Flamand 15 km et un Wallon 19 km.

Tableau 2-3 : Distances domicile-travail moyennes selon le lieu de domicile et le lieu de travail

		Lieu de travail			
		Bruxelles	Flandre	Wallonie	Belgique
Domicile	Bruxelles	**4,3**	**15,3**	**32,5**	**7,2**
	Flandre	**29,5**	**12,8**	**33,6**	**15,0**
	Wallonie	**43,9**	**41,1**	**13,4**	**19,4**
	Belgique	**24,4**	**13,3**	**14,2**	**15,5**

Source : Diagnostic fédéral 2017 sur les déplacements domicile-travail (p.24)

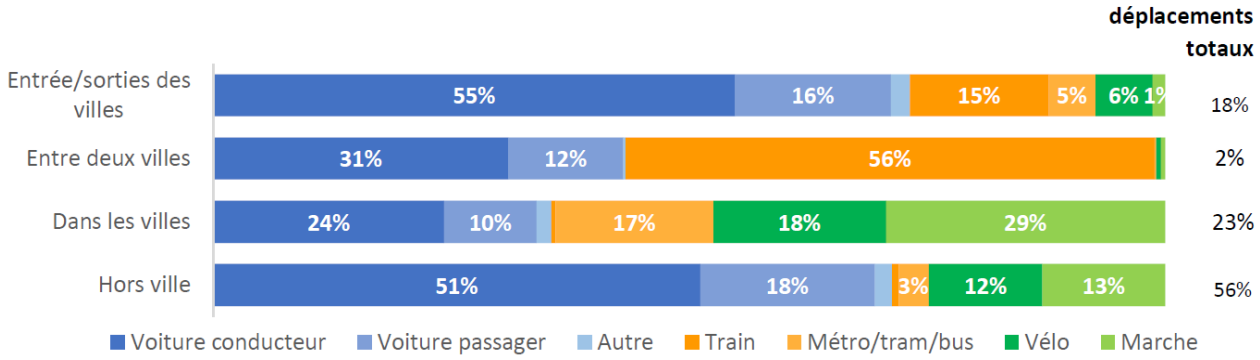
D'autres facteurs pourraient également contribuer à expliquer les différences régionales : la qualité et la sécurité de l'infrastructure cyclable, une différence en termes de culture du vélo, mais aussi la topographie. Dans les régions plus vallonnées de Flandre, comme les Ardennes flamandes ou la Hesbaye, le vélo est relativement moins souvent utilisé pour se rendre au travail que dans les régions plus plates comme la Côte ou la Campine. L'utilisation croissante des vélos électriques pourrait néanmoins réduire l'impact de la topographie.

Le vélo en vogue dans les zones urbaines

Au-delà des différences régionales, l'utilisation du vélo peut aussi différer en fonction d'autres critères**. La croissance de l'utilisation du vélo a ainsi été plus forte dans les zones urbaines** (de 5,9 % en 2005 à 10,6 % en 2017 dans les zones à forte densité de population) que dans les zones à faible ou moyenne densité de population (de 9,5 % à 11,6 %). L'usage accru du vélo dans les villes est dû à l'amélioration des infrastructures cyclistes, mais aussi à l'augmentation de la congestion routière et à la mise en place de plans de circulation qui ont entrainé une baisse de l'utilisation de la voiture.

Le vélo est surtout utilisé pour les trajets au sein d'une même ville[6], ou pour les trajets uniquement en zone rurale. Lorsque les déplacements impliquent d'entrer ou de sortir d'une ville, ou de se déplacer entre deux villes (des déplacements généralement plus longs), l'usage d'autres modes de transport est privilégié (Graphique 2-1).

Graphique 2-1 : Répartition modale (en nombre de déplacements), en fonction du type de flux



Source : SPF Mobilité et Transports 2019b (p.15).

2.1.3 L'importance de la distance dans le choix modal

La distance joue un rôle clef dans le choix du mode principal de déplacement. Lorsque la distance domicile-travail est importante, l'usage du vélo peut toutefois être combiné avec d'autres modes de transport. De même, le développement des vélos électriques permet d'envisager des déplacements plus longs, en augmentant la rapidité du déplacement mais aussi son confort, étant donné que le déplacement requiert moins d'efforts physiques.

Utilisation du vélo en fonction de la distance domicile-travail

Dans le cadre du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail, le SPF Mobilité et Transports demande aux employeurs de fournir la répartition modale selon le lieu de résidence de leurs travailleurs (au niveau du code postal). Chaque employeur doit le faire pour au moins 40 % du nombre de travailleurs de chaque unité d'établissement. Les données collectées permettent d'estimer les distances des déplacements domicile-travail[7].

La répartition modale selon les distances domicile-travail confirme que le vélo est principalement utilisé comme mode de transport principal pour les distances courtes, inférieures à 15 km (Graphique 2-2). 92 % des travailleurs utilisant le vélo comme mode de transport principal pour les trajets domicile-travail résident à moins de 15 kilomètres de leur lieu de travail.

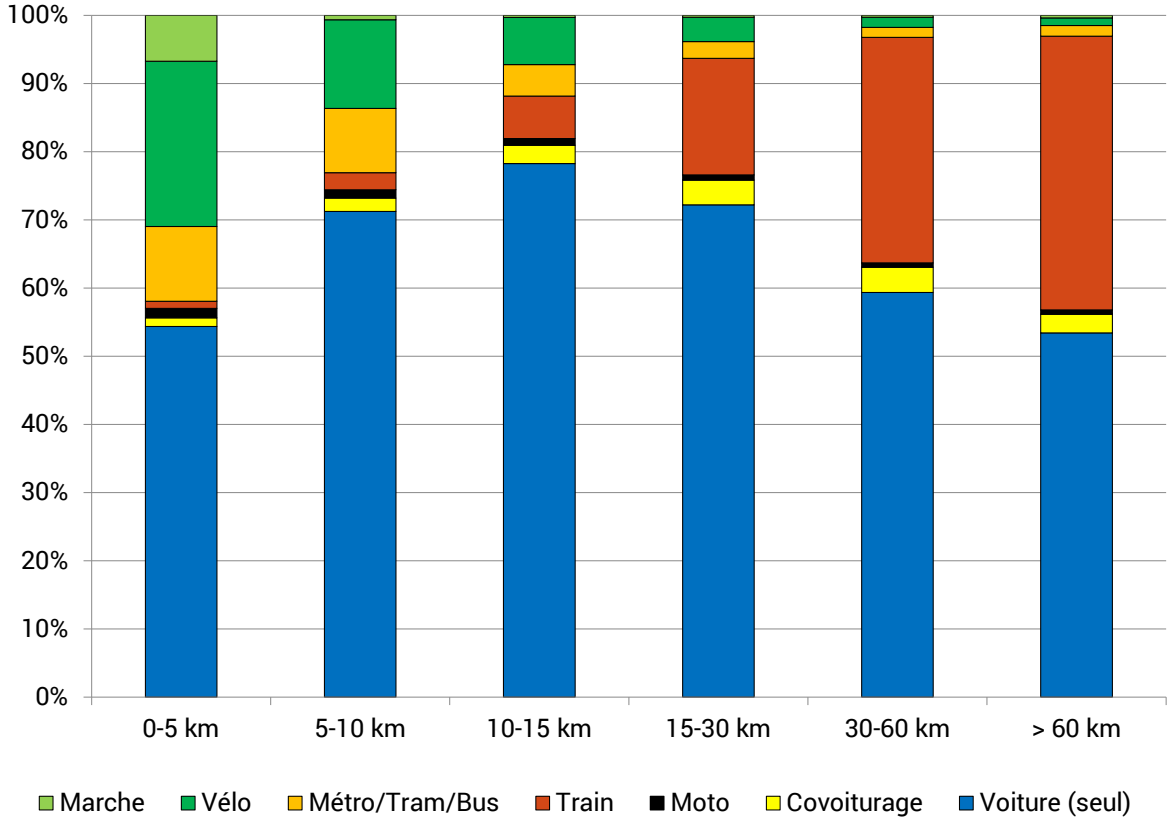
---

[6] La catégorie « ville » correspond à la catégorie 1 de la classification européenne du degré d'urbanisation (DEGURBA), comprenant les zones urbaines suivantes : Anvers, Malines, Bruxelles, Louvain, Bruges, Courtrai, Ostende, Gand, Charleroi, Mons, Liège et Namur.

[7] Les distances mesurées correspondent aux distances à vol d'oiseau entre le lieu exact de travail et le centre du code postal du lieu de résidence.

Pour les longs trajets, supérieurs à 30 kilomètres, une grande partie des trajets s'effectue en train (en particulier en direction de Bruxelles). Toutefois, les travailleurs peuvent aussi recourir au vélo dans un cadre multimodal, généralement en combinaison avec le train, pour le trajet d'approche ou le trajet final.

Graphique 2-2 : Répartition modale selon les distances domicile-travail

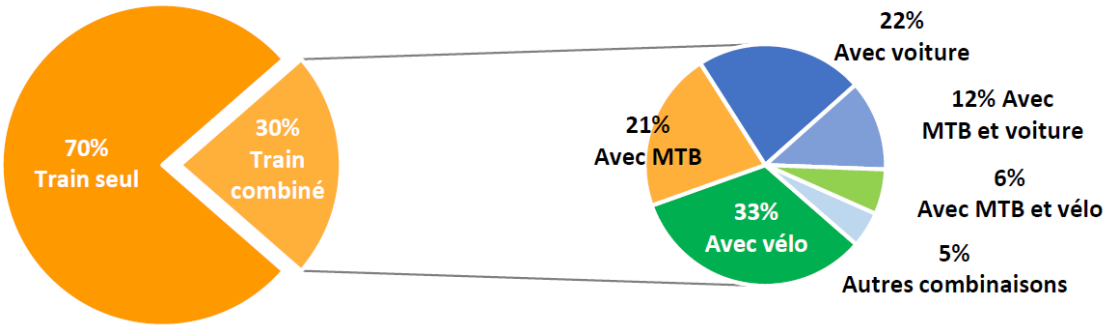


Source : Diagnostic fédéral 2017 sur les déplacements domicile-travail

Le vélo est également utilisé en combinaison avec d'autres modes de transport

Le vélo occupe une place importante dans le cadre de la multimodalité. Comme le montre l'enquête Monitor (qui étudie l'ensemble des déplacements, quel que soit leur motif), la multimodalité en Belgique désigne surtout la manière dont le train se combine avec les autres moyens de transport : 78 % des déplacements multimodaux impliquent l'usage du train. Or, lorsque le train est combiné avec un autre mode de transport, il s'agit dans 1 cas sur 3 du vélo (Graphique 2-3).

Graphique 2-3 : Combinaison de l'utilisation du train avec d'autres modes de transport (hors marche) (en fonction du nombre de déplacements)



Source : SPF Mobilité et Transports 2019b (p.26).

On distingue deux formes de combinaison train-vélo, selon que le vélo soit embarqué à bord du train (*Bike-on-Board*) ou non (*Bike-and-Ride*). La possibilité d'embarquer un vélo classique (non pliable) à bord du train dépend de la capacité disponible. Les trains de la SNCB disposent de 2 à 24 places pour vélos par train. Cependant, un nombre élevé d'emplacements pour vélos est disponible uniquement pour des destinations spécifiques pendant les vacances ou les week-ends. Dans les trains en heure de pointe, le nombre d'emplacements varie entre 2 et 4 par train (Temara 2022, p.13).

Dans le cas du *Bike-and-Ride*, le vélo est utilisé pour le trajet d'approche (ce qui implique généralement le recours à un parking à vélos) et/ou pour le trajet final (principalement au moyen de vélos partagés). La progression de l'utilisation de vélos partagés est intéressante dans ce cadre. Créés par la SNCB, les vélos Blue-bike sont apparus dans différentes gares en 2011, facilitant le parcours du *last mile* à vélo. Blue-bike est désormais réparti sur 103 sites à travers la Belgique, soit dans environ 1 gare sur 6. Cette répartition est toutefois très inégale : 92 % des stations Blue-bike sont situées en Flandre (Temara 2022, p. 60). À titre de comparaison, l'offre de vélos partagés OV-fiets, qui appartient à l'opérateur ferroviaire néerlandais NS et a été implémentée en 2003, est disponible dans presque 300 gares à travers les Pays-Bas, soit 74 % de l'ensemble des gares (Temara 2022, p. 19).

Blue-bike comptait fin 2021 près de 25 000 utilisateurs, qui ont effectué 195 630 déplacements au cours de l'année[8]. Le nombre d'utilisateurs a crû de 20 % entre 2019 et 2021. Une des raisons principales de l'adhésion à ce système est la combinaison de vélos partagés avec les transports en commun : 45 % des membres de Blue-bike disposent également d'un abonnement aux transports publics.

Types de vélos partagés et utilisation

Il existe différentes formes de partage de vélos : le « back to one » (le vélo doit être ramené au point de départ), le « back to many » (le vélo doit être ramené dans une des stations de vélos prévues à cet effet), le « free floating » (le vélo peut être déposé à n'importe quel endroit dans la commune ou la ville) et le partage de vélos de particuliers (entre voisins, entre amis…).

L'utilisation du vélo variera en général en fonction de la forme de partage. Les systèmes de type « back to one » rentrent davantage dans une logique de réseau et sont utilisés en combinaison avec d'autres modes de transport tels que le train ou le bus (voir l'exemple de Blue-bike). Les vélos en « free

[8] Source : "Blue-bike haalt hoge tevredenheidsscore en positieve jaarcijfers", communiqué de presse de Blue-bike datant du 17 janvier 2022.

floating » répondent davantage à une logique de proximité et sont utilisés pour des déplacements dans la ville ou la commune, sans combinaison avec d'autres modes de transport.

Le partage de vélos est un phénomène relativement neuf en Belgique. Les premiers systèmes de partage de vélos à grande échelle sont apparus à Bruxelles en 2006 (Cyclocity, remplacé ensuite par Villo !) et à Anvers en 2011 (Velo). Plus récemment, les systèmes de vélos en libre-service (*free floating*) ont également connu un essor rapide à Bruxelles et dans d'autres centre-villes (Billy, Mobit, Cloudbike, Donkey Republic…). D'après l'association Autodelen.net, 14 opérateurs sont actuellement actifs en Belgique : 10 en Flandre, 6 à Bruxelles et 2 en Wallonie (certains opérateurs peuvent être actifs sur plusieurs Régions). Le nombre exact de vélos disponibles en partage au niveau belge n'est pas connu. La Flandre comptait environ 7 900 vélos partagés début 2020[9].

L'essor du vélo électrique permet d'envisager des déplacements plus longs

Jusqu'à présent, aucune distinction n'a été faite dans ce rapport entre les différents types de vélo, soit le vélo sans assistance électrique, le vélo à assistance électrique limitée à 25 km/h ou encore le vélo à assistance électrique limitée à 45 km/h (« speed pedelec »).

Le vélo électrique a le vent en poupe. La vente de vélos électriques a crû de 18 % entre 2019 et 2021, passant de 194 000 à 226 000. La part de marché des vélos électriques dans la vente totale de vélos a progressé de 34 % à 38,7 % (Bouwen et al. 2022, p. 25). Selon le baromètre de l'institut VIAS, le nombre d'usagers de vélos électriques (sur un jour moyen) connait également une progression rapide : 3 % en 2017, 5 % en 2019 et 7,5 % en 2022 (speed pedelec inclus).

Enfin, 16 298 speed pedelec ont été immatriculés en 2021[10], ce qui correspond à une hausse de 12 % par rapport à 2019. Les speed pedelec sont fortement concentrés en Flandre. D'après Traxio (2021, p. 18), cette tendance est attribuable à la qualité supérieure de l'infrastructure en Flandre (notamment les autoroutes cyclables dans le triangle Anvers-Bruxelles-Gand), mais aussi au fait que le vélo électrique rapide est souvent utilisé dans les périphéries sensibles aux bouchons.

Au plus l'assistance est élevée, au plus les trajets domicile-travail effectués en vélo peuvent être longs. La distance moyenne parcourue dans le cadre des déplacements domicile-travail est de :

- 5,7 km avec un vélo sans assistance,
- 10 km avec un vélo à assistance électrique limitée à 25 km/h, et
- 25,1 km pour un speed pedelec, soit un vélo à assistance électrique limité à 45 km/h (SPF Mobilité et Transports, 2020a).

91 % des trajets domicile-travail réalisés en speed pedelec concernent des trajets de 10 à 50 kilomètres[11]. Le speed pedelec se distingue en outre des autres types de vélo par le fait qu'il est très souvent utilisé pour réaliser le trajet domicile-travail dans son entièreté. Par conséquent, la fréquence d'utilisation des speed pedelec est également plus élevée : 88 % des détenteurs de ces vélos l'utilisent au moins 1 jour par semaine, et la moitié de ceux-ci au moins 4 jours par semaine (SPF Mobilité et Transports, 2020a).

[9] Chiffres collectés en mars 2020 par Autodelen.net.
[10] Source : https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/immatriculations-de-vehicules
[11] À l'inverse, la majorité (62 %) des trajets domicile-travail effectués avec un vélo sans assistance porte sur une distance comprise entre 2 et 10 km.

Tableau 2-4 : Fréquence d'utilisation selon le type de vélo

	Vélo	Vélo 25 km/h	Vélo 45 km/h	Vélo partagé
Au moins 4 jours par semaine	28%	32%	46%	4%
1 à 3 jours par semaine	24%	27%	42%	15%
Quelques jours par mois ou par an	48%	41%	12%	81%

Source : SPF Mobilité et Transports 2020a (p.12)

Il ressort des éléments ci-dessus que le vélo électrique – et en particulier le speed pedelec – a davantage le potentiel de constituer une alternative valable à la voiture. Pour la moitié des utilisateurs belges de speed pedelec interrogés dans le cadre d'une étude menée par Tridée et ProVélo[12], le speed pedelec est venu remplacer des déplacements en voiture. Une méta-analyse des effets de substitution des vélos électriques a également révélé qu'en Europe, en Amérique du Nord et en Australie, le vélo électrique remplace surtout des déplacements effectués en voiture (Bigazzi et Wong, 2020).

2.1.4 Le vélo dans le monde du travail

L'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail rentre également dans le cadre de la politique de mobilité des entreprises, notamment via l'octroi d'une indemnité aux travailleurs se déplaçant à vélo (cf.5.1) ou via l'octroi de vélos de société. Les données disponibles montrent des différences en matière d'usage du vélo entre les entreprises, en fonction de la taille de celles-ci, du secteur d'activité ou de la commission paritaire à laquelle elles appartiennent.

Vélos de société

Le pourcentage de personnes effectuant des déplacements domicile-travail à vélo et bénéficiant d'un vélo de société était d'environ 7,5 % en 2020, et assez similaire dans les 3 Régions (SPF Mobilité et Transports, 2020a).

L'acquisition d'un vélo d'entreprise (soit par un achat, soit via un leasing) est déductible fiscalement à 100 % pour l'employeur (ce taux était de 120% avant le 1er janvier 2020). Les entreprises recourent en grande majorité au leasing plutôt qu'à l'achat : 4 vélos d'entreprise sur 5 sont en leasing.

Le leasing de vélos de société est d'ailleurs un phénomène relativement nouveau. Ce mécanisme était presque inexistant il y a 5 ans (MORA 2020, p. 65). Selon les chiffres de Traxio (2022), 150 000 vélos en leasing étaient en circulation dans le pays en 2021. Une part importante des vélos de société est constituée de vélos électriques. Ainsi, les vélos électriques représentent 75 % des contrats de leasing vélo au sein de la société Cyclis (21 000 contrats) et près de 60 % des contrats chez KBC Vélolease, auxquels s'ajoutent 20 % de contrats portant sur des speed pedelec.

Usage du vélo en fonction des branches d'activité

L'utilisation du vélo varie entre les différentes branches d'activité, en raison de leur situation géographique et de l'origine de leurs travailleurs, de l'organisation du travail et de leur politique de mobilité (SPF Mobilité et Transports 2019a, p.25).

[12] https://fietsberaad.be/praktijk/het-profiel-van-de-gebruiker-van-de-speedpedelec/

Tableau 2-5 : Part modale des déplacements domicile-travail au moyen des modes actifs en fonction des branches d'activité (mode de transport principal)

	Branche d'activité	Part modale du vélo	Part modale marche	% de travailleurs habitant à moins de 10 km du travail
A	Agriculture	13%	2%	72%
B	Industries extractives	5%	1%	56%
C	Industrie manufacturière	10%	1%	49%
D	Electricité et gaz	6%	0%	31%
E	Eau et gestion des déchets	10%	1%	46%
F	Construction	3%	0%	41%
G	Commerce	8%	4%	52%
H	Transports et entreposage	7%	1%	42%
I	Hébergement et restauration	5%	3%	58%
J	Information et communication	4%	1%	28%
K	Activités financières et d'assurance	4%	1%	29%
L	Activités immobilières	7%	2%	52%
M	Activités spéc., scient., tech.	7%	1%	35%
N	Services administratifs et de soutien	7%	1%	39%
O	Administration publique	14%	3%	57%
P	Enseignement	19%	3%	56%
Q	Santé humaine et action sociale	13%	3%	63%
R	Arts et spectacles	10%	3%	48%
S	Autres activités de services	9%	10%	53%
U	Activités extra-territoriales	13%	11%	78%
TOT		**11%**	**2%**	**52%**

Source : données issues du diagnostic fédéral 2017 fournies par le SPF Mobilité et Transports

Usage du vélo en fonction de la taille des entreprises

Le vélo est davantage utilisé pour les déplacements domicile-travail dans les unités d'établissement de moins de 100 travailleurs, même si les différences avec les autres catégories de taille restent faibles. Cela reflète les différences régionales constatées préalablement : la Flandre – au sein de laquelle le vélo est très populaire – comprend une part importante des petites unités d'établissement, alors que les importantes unités d'établissement (qui comprennent plus de 1 000 travailleurs) sont souvent situées à Bruxelles.

Tableau 2-6 : Part modale des déplacements domicile-travail en fonction de la taille des unités d'établissement (nombre de travailleurs)

	Voiture	Train	MTB*	Vélo	Marche
<100	70%	5%	5%	14%	3%
100 <250	69%	7%	5%	12%	2%
250 < 500	66%	11%	7%	10%	2%
500 < 1000	65%	12%	7%	10%	1%
1000+	55%	18%	10%	10%	2%

*MTB : Métro Tram Bus

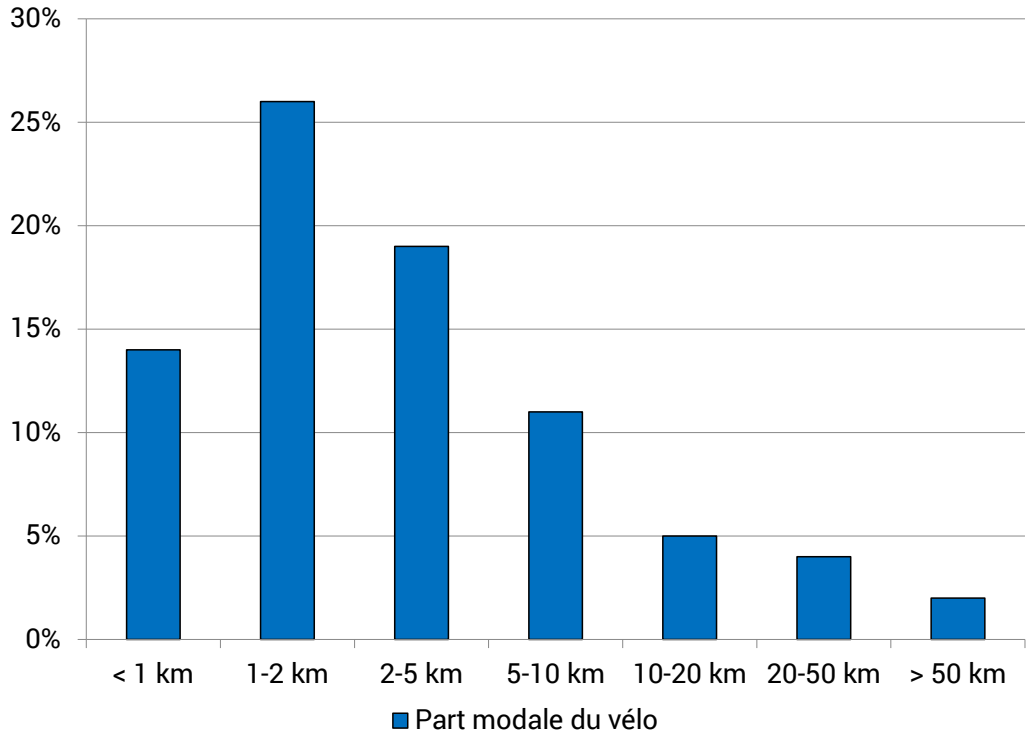
Source : données issues du diagnostic fédéral 2017 fournies par le SPF Mobilité et Transports

2.2 Potentiel du vélo pour les déplacements domicile-travail, sur base de la distance

La distance entre le lieu de travail et le lieu de résidence a une influence majeure sur le choix modal. Comme nous l'avons vu plus haut, le vélo est généralement utilisé pour des trajets courts, même si l'essor des vélos à assistance électrique permet d'envisager des trajets plus longs avec ce mode de transport. Ainsi, interrogés sur les distances qu'ils sont prêts à parcourir en vélo pour effectuer leurs déplacements domicile-travail, les répondants à une enquête BEMOB ont principalement cité des distances qui vont de 3 à 10 km pour le vélo non électrique et de 6 à 20 km pour le vélo électrique (SPF Mobilité et Transports, 2022).

Selon l'enquête Monitor sur l'ensemble des déplacements effectués, le vélo atteint sa part modale maximale pour les distances entre 1 et 5 kilomètres : 1 déplacement sur 5 y est effectué à vélo. Au-delà de 10 kilomètres, la part modale du vélo tombe à 5 % ou moins.

Graphique 2-4 : Part modale de l'ensemble des déplacements à vélo en fonction de la distance des trajets (en nombre de déplacements)



Lecture du graphique : 14 % des personnes effectuant un trajet de moins d'1 km utilisent le vélo en ce sens.
Source : SPF Mobilité et Transports 2019b (p.22)

Potentiel du vélo sur base de la distance domicile-travail

Sachant que le vélo sans assistance électrique est généralement utilisé pour des distances courtes, les données du diagnostic fédéral permettent également d'estimer le potentiel du vélo comme mode de transport principal dans le cadre des trajets domicile-travail.

En Belgique, 30 % des travailleurs habitent à moins de 5 kilomètres à vol d'oiseau de leur lieu de travail. Parmi ceux-ci, 1 travailleur sur 4 (24 %) utilise le vélo comme mode de transport principal pour aller au travail, alors qu'1 travailleur sur 2 (56 %) se déplace avant tout en voiture ou en moto.

Tableau 2-7 : Potentiel du vélo sur base de la distance domicile-travail

Distance domicile-travail	% de travailleurs	% d'utilisateurs des modes de transport au sein de chaque catégorie de travailleurs			
		Vélo	Marche à pied	Transports en commun	Voiture et moto
0-5 km	30%	24%	7%	12%	56%
5-10 km	22%	13%	1%	12%	72%
Total (0-10 km)	**52%**	**19%**	**4%**	**12%**	**63%**

Source : SPF Mobilité et Transports, 2019b (p.22)

Les différences sont particulièrement marquées au niveau régional. L'usage du vélo est beaucoup plus courant pour les personnes qui viennent travailler en Flandre par rapport à Bruxelles ou à la Wallonie. Selon les données issues du diagnostic fédéral, 1 personne sur 2 travaillant en Flandre et en Wallonie habite à moins de 10 km à vol d'oiseau de son lieu de travail. Pourtant, la part des cyclistes au sein de cette catégorie de personnes est beaucoup plus élevée en Flandre (1 personne sur 4 environ) qu'en Wallonie (1 personne sur 40). La Région bruxelloise compte elle davantage de travailleurs provenant des autres Régions du pays. La part des cyclistes parmi les travailleurs résidant à moins de 10 km à vol d'oiseau de leur lieu de travail reste également faible (1 personne sur 14).

Tableau 2-8 : Potentiel du vélo pour les déplacements domicile-travail sur base de la distance, selon les Régions (sur base du lieu de travail)

	% de travailleurs habitant à moins de 10 km du travail	% de cyclistes parmi les travailleurs habitant à moins de 10 km du travail
Bruxelles	40%	7%
Flandre	55%	28%
Wallonie	53%	3%
Belgique	**52%**	**19%**

Source : données issues du diagnostic fédéral 2017 fournies par le SPF Mobilité et Transports

Comme indiqué précédemment, le vélo peut également être utilisé en combinaison avec d'autres modes de transport, en particulier le train. Selon les découpages géographiques réalisés par Statbel sur la base des chiffres de la population[13], 82 % des Belges habitent à moins de 5 kilomètres d'une gare. Une étude de l'IWEPS (Charlier et Juprelle 2020) estime quant à elle que 61 % de la population wallonne habite à moins de 3,5 km d'une gare, soit une distance d'environ 15 minutes à vélo.

Des facteurs autres que la distance peuvent toutefois entrer en ligne de compte dans le choix modal, tels que l'organisation des horaires (fixe, flottant ou irrégulier) ou l'accessibilité des transports en commun. Selon les données du diagnostic fédéral (SPF Mobilité et Transports, 2019a), l'utilisation du vélo est davantage prisée dans le cadre d'un horaire flottant. L'accessibilité des transports en commun n'a quant à elle pas d'effet négatif sur l'utilisation des modes actifs que sont le vélo et la marche (SPF Mobilité et Transports 2019a, pp. 20-22)[14]. Outre la distance domicile-travail, d'autres obstacles peuvent également limiter l'utilisation du vélo.

[13] https://statbel.fgov.be/fr/themes/datalab/decoupages-geographiques#news

[14] Le SPF Mobilité et Transports a divisé le territoire belge en plusieurs zones, représentant le niveau d'accessibilité aux transports en commun. Chaque unité d'établissement s'est vue attribuer un niveau prenant en compte le nombre d'arrêts (train, métro, tram, bus) situés aux alentours de l'unité, la distance entre l'unité et ses arrêts, et l'importance de ceux-ci. Cela a permis d'analyser l'impact de l'accessibilité aux transports en commun sur les parts modales dans les entreprises.

3. Avantages du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail

La pratique régulière du vélo présente de nombreux avantages. La recherche scientifique a déjà pu étayer bon nombre de ceux-ci dans le domaine de la santé, de la productivité et de l'environnement.

3.1 Avantages prouvés scientifiquement

3.1.1 Sur le plan de la santé

Le manque d'activité physique est l'un des principaux facteurs de risque de décès dans le monde. En Belgique, par exemple, 11,4 % de la mortalité générale est associée à l'inactivité physique (Lee, 2012). Les déplacements actifs (à vélo ou à pied) durant la routine quotidienne sont une solution simple au manque d'activité physique. Les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé recommandent 150 à 300 minutes d'activité physique d'intensité modérée (comme le vélo ou la marche) ou 75 à 150 minutes d'activité physique d'intensité soutenue par semaine (OMS, 2020). L'étude de l'UCL de De Geus et al. (2008) montre que 25 km à vélo par semaine suffisent déjà à dégager un effet positif sur la santé. De Geus et al. ont demandé à des hommes et des femmes non entraînés et en bonne santé de se rendre au travail à vélo pendant un an. Les résultats ont montré que ces personnes se sentaient plus fortes, plus énergiques et en meilleure forme, et que leur tension artérielle et leur taux de mauvais cholestérol avaient diminué.

L'exercice régulier (par exemple la pratique du vélo) n'est pas seulement positif pour notre condition physique. Il nous permet également de réduire, voire d'éviter, de nombreux problèmes de santé. La littérature scientifique révèle un risque moindre de maladies cardiovasculaires, de cancer et de mortalité générale chez les navetteurs actifs (Celis-Morales et al., 2017). Même si l'on tient compte de l'inhalation de doses plus élevées de pollution atmosphérique (principalement en raison d'une exposition plus longue et d'une respiration plus rapide et plus profonde qu'en voiture) et du risque de blessures physiques liées à un accident de la circulation, l'effet net du vélo reste extrêmement favorable (Laird et al., 2018). Une étude effectuée aux Pays-Bas a calculé que l'abandon de la voiture pour le vélo lors de brefs trajets journaliers représente un gain d'espérance de vie de 3 à 14 mois grâce à l'activité physique accrue et une perte d'espérance de vie de 0,8 à 40 jours et de 5 à 9 jours, respectivement du fait de la pollution atmosphérique et des accidents de la circulation (De Hartog, 2010). En ce qui concerne spécifiquement la Belgique, l'effet net sur la santé de l'utilisation du vélo permet d'éviter 1 294 décès prématurés[15] par an (Bouwen et al., 2022).

L'utilisation d'un mode de transport actif entre son domicile et son lieu de travail a également un impact positif sur notre humeur (Martin et al., 2014 ; Avila-Palencia et al., 2018). Les navetteurs à vélo sont plus satisfaits de leur vie et de leur temps de trajet que les travailleurs qui utilisent les transports publics ou la voiture pour leurs déplacements domicile-travail (Friman et al., 2017). Et cette satisfaction vis-à-vis du trajet de navette se répercute sur l'état d'esprit pendant les heures de travail.

3.1.2 Sur le plan de la productivité et de l'absentéisme

Le bien-être au travail est une question importante dans le monde de l'entreprise et également l'objet de concertation sociale. Oswald et al. (2015) ont donné la preuve d'un lien étroit entre le bien-être des travailleurs et leur productivité (« happiness makes people more productive », p. 789). Ma et al. (2019) ont mis en lumière une association positive entre la productivité et les trajets domicile-travail actifs

[15] À la demande du SPF Mobilité et Transports, l'institut Vias a chiffré les avantages du vélo pour la santé, le climat et l'économie en Belgique.

et l'ont expliquée par les avantages en termes de santé mentale qu'apporte la pratique régulière du vélo.

Les travailleurs qui se rendent régulièrement au travail à vélo sont moins souvent malades. Une étude néerlandaise de TNO (2009) a chiffré des absences pour cause de maladie de 7,4 jours par an en moyenne chez les cyclistes contre 8,7 jours par an chez ceux qui se déplacent autrement qu'à vélo. En outre, les absences se réduisent en fonction de la fréquence de l'usage de la bicyclette et de la distance parcourue. Les cyclistes sont en outre plus ponctuels au travail que les navetteurs en auto et sont aussi plus énergiques après leur déplacement vers le travail (Loong et al., 2017).

3.1.3 Sur le plan de l'environnement

L'aspect écologique représente lui aussi un avantage très important du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail. Le vélo offre la solution à de nombreux problèmes environnementaux auxquels les villes sont confrontées : il est silencieux et ne rejette ni particules fines ni CO_2. Différentes études constatent qu'investir dans l'usage du vélo (ou sa promotion) contribue à la réalisation des objectifs climatiques dans le secteur des transports[16]. Mettre l'auto de côté et prendre le vélo permet d'améliorer la qualité de vie dans les régions à forte densité de population. Le cycliste réduit aussi son budget consacré aux carburants, ce qui, vu les prix élevés de ceux-ci, peut représenter une différence sensible. En outre, les déplacements à vélo (au lieu de déplacements avec des moyens de transport motorisés) permettent d'éviter 137 717 tonnes d'émissions de CO^2 chaque année en Belgique (Bouwen et al., 2022).

3.2 La perception des avantages

Faire du vélo apporte donc de nombreux avantages, mais la population les connaît-elle ?

L'enquête 2019 sur la Micromobilité et l'enquête BEMOB 2019 ont toutes deux sondé la perception qu'a la population (cyclistes et non-cyclistes) de quelques avantages du vélo. Le Tableau 3-1 comporte quelques énoncés relatifs à la perception du vélo. Les répondants à l'enquête sur la Micromobilité de 2019 ont reçu une liste dans laquelle ils pouvaient choisir de 1 à 3 énoncés qu'ils associent à un avantage du vélo en tant que moyen de transport. Ceux de l'enquête BEMOB 2019 devaient indiquer face à chaque énoncé si cet aspect les encourage fortement, les encourage, ne les encourage ni ne les décourage, les décourage ou encore les décourage fortement à se déplacer à vélo, une dernière possibilité étant de cocher les mots « pas d'application ».

Tableau 3-1 : Énoncés sur la perception des avantages du vélo

	Micromobilité 2019	BEMOB 2019
Énoncés	C'est un avantage	Cela m'encourage (fortement)
Exercice physique / santé	85	54
Écologique	51	48
Facilité de stationnement	39	34
Économique (moins cher que la voiture)	37	-
Vitesse, insensible aux embouteillages	19	31
Aspects agréables, comme l'absence de bruit, le plaisir, être en plein air etc.	18	47
Flexibilité (facilité pour s'arrêter ou faire un détour)	-	46

Source : SPF Mobilité et Transports (2020a et 2020b)

[16]Voir par exemple Brand et al. (2021) et Chen et al. (2022).

Les réponses aux deux questionnaires font apparaître que les avantages en matière de santé et d'écologie sont considérés comme les bienfaits principaux.

L'enquête d'Agoria et du VAB (2017) auprès de plus de 3 500 travailleurs qui utilisent le vélo pour aller travailler s'est aussi penchée sur les raisons qui amènent à prendre le vélo pour se rendre au travail. Dans cette enquête aussi, l'aspect santé occupe la première place (82 % des répondants), suivi des « raisons sportives » (78 %), « éviter des embouteillages en auto ou des retards des transports publics » (68 %) et enfin de l'« amélioration de l'infrastructure cyclable » (67 %). L'indemnité vélo arrive en 5e place (65 % des répondants).

4. Obstacles à l'usage du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail

Ce chapitre identifie au niveau des commissions paritaires les obstacles qui empêchent les navetteurs d'utiliser le vélo. La liste des obstacles n'est pas exhaustive et se divise en quatre groupes d'obstacles : ceux liés à la perception du vélo comme mode de transport, à la distance domicile-travail, à l'infrastructure cyclable et à la sécurité, et les obstacles liés aux facteurs dissuasifs à l'utilisation du vélo au niveau de l'entreprise.

4.1 Obstacles liés à la perception du vélo

La perception personnelle d'un mode de transport peut influencer le comportement de déplacement et avoir pour effet d'entraver l'usage du vélo comme mode de transport.

Dans l'enquête de 2019 sur la Micromobilité et l'enquête BEMOB 2019, les répondants ont été interrogés non seulement sur leur perception des avantages du vélo (voir 3.2), mais aussi sur les éventuels inconvénients ou obstacles liés au vélo. Les résultats ont été répertoriés dans le Tableau 4-1

Tableau 4-1: Énoncés concernant la perception des inconvénients du vélo

	Micromobilité 2019	BEMOB 2019
Énoncés	C'est un inconvénient	Cela me décourage (fortement)
Pas de protection contre les intempéries	48	55
Insécurité due à la circulation motorisée	46	35
Difficulté à transporter des marchandises	41	53
Moins rapide à vélo, plus de temps nécessaire pour atteindre sa destination	27	40
Risque de vol du vélo	17	34
Inconfort de devoir se changer ou se rafraîchir après l'effort	11	42
Effort physique	8	13
Coût	3	-
Je n'aime pas faire du vélo	-	22
Pas d'emplacement de parking pour ranger le vélo	-	20
Je ne sais pas faire de vélo	-	9

Note : Dans l'enquête de 2019 sur la Microbilité, les répondants ont été invités à cocher 1 à 3 énoncés dans une liste des inconvénients du vélo. Dans l'enquête BEMOB 2019, il a été demandé pour chaque énoncé au répondant si cet inconvénient ou obstacle le décourageait fortement, le décourageait, ne le décourageait ni ne l'encourageait, l'encourageait ou l'encourageait fortement à se déplacer à vélo.
Source : SPF Mobilité et Transports (2020a et 2020b)

Un obstacle fréquemment cité à l'usage du vélo est le manque de protection contre la pluie et d'autres conditions météorologiques. Dans les deux enquêtes, cet aspect est considéré comme un inconvénient ou un facteur dissuasif par plus ou moins la moitié des répondants (voir Tableau 4-1). Ce désagrément est jugé plus défavorablement par les femmes que par les hommes. Dans l'enquête

BEMOB 2019, cet obstacle, ainsi que l'inconfort de devoir (ou de ne pas pouvoir[17]) se changer ou se rafraîchir après l'effort cycliste, constitue un frein majeur à l'utilisation du vélo.

Les autres obstacles fréquemment cités qui dissuadent les personnes interrogées de faire du vélo sont la difficulté de transporter des marchandises à vélo et l'insécurité dans le trafic due au comportement des autres usagers de la route. La sécurité du vélo est à nouveau évoquée au 4.3 dans le cadre des mauvaises infrastructures cyclables et des accidents de la circulation. La perception concerne plutôt le sentiment d'insécurité lorsqu'on circule à vélo dans le trafic, comme la trop grande proximité des autres véhicules, l'agressivité au volant... Ce sentiment est un obstacle plus important chez les femmes que chez les hommes[18].

Environ un tiers des personnes interrogées trouvent que la vitesse du vélo est un facteur décourageant. À cet égard, pour les répondants à l'enquête BEMOB 2019, le temps supplémentaire requis pour effectuer un déplacement à vélo est un obstacle plus important que l'effort physique à réaliser.

Parmi les obstacles cochés par moins de répondants figurent le prix, le fait de ne pas savoir faire de vélo, les problèmes de parking et la peur de se faire voler son vélo. Le fait que ces aspects ne constituent des obstacles importants que pour une minorité des personnes interrogées ne doit pas occulter le fait que ces obstacles dissuadent souvent totalement de l'usage du vélo. En revanche, d'autres obstacles (comme le manque de protection contre les intempéries) cochés par un plus grand nombre de répondants ne dissuadent généralement pas complètement de l'utilisation du vélo. Lorsqu'il pleut, par exemple, le manque de protection contre les intempéries constitue un obstacle majeur et le vélo n'est pas considéré comme un moyen de transport pour les déplacements, mais à d'autres moments, cela n'affecte pas le choix d'utiliser ou non le vélo. En revanche, ceux qui ne savent pas faire de vélo n'envisagent même pas le vélo lorsqu'ils choisissent un mode de transport.

4.2 Obstacles liés à la distance domicile-travail

Au niveau des commissions paritaires, il apparaît à nouveau que la distance domicile-travail joue un rôle important dans le choix du mode principal de déplacement. Parmi les 37 (S)CP comportant plus de 30 unités d'établissement, 7 (S)CP emploient moins de 40 % de travailleurs domiciliés à moins de 10 km à vol d'oiseau de leur lieu de travail. La distance moyenne entre le domicile et le lieu de travail au sein de 5 de ces 7 (S)CP est même supérieure à 20 km. Par conséquent, la part modale du vélo au sein de ces 7 (S)CP est toujours inférieure à 7 %, alors qu'elle est de 11,1 % pour l'ensemble des travailleurs. À l'inverse, 8 (S)CP emploient plus de 60 % des travailleurs distants de moins de 10 km à vol d'oiseau de leur lieu de travail. Dans 5 d'entre elles, la part modale du vélo est supérieure à 10 %.

Une brève analyse des 13 principales[19] commissions paritaires (Tableau 4-2) montre des tendances similaires : les commissions paritaires au sein desquelles le vélo est le moins utilisé sont aussi celles dont les travailleurs parcourent en moyenne les distances les plus longues pour aller au travail. De même, 6 des 7 commissions paritaires avec la part modale du vélo la plus faible (parmi les 13

[17] Les énoncés des enquêtes n'étant pas tout à fait similaires, différentes interprétations sont possibles. Dans l'enquête BEMOB, c'est plutôt la nécessité de devoir se changer ou se rafraîchir après l'effort cycliste qui est pointée du doigt, alors que l'énoncé « Pas de vestiaire, douche, abri » dans l'enquête Micromobilité 2019 met en évidence la possibilité ou non de se changer ou de se rafraîchir.

[18] Ce constat a été mis en évidence lors de l'événement « Tous à vélo ! Les femmes et le vélo en Belgique » organisé par le SPF Mobilité et Transports le 21 septembre 2022.

[19] Pour cette analyse, nous avons sélectionné les 13 commissions paritaires représentant plus de 20 000 travailleurs selon les réponses apportées au diagnostic fédéral.

principales commissions paritaires analysées) comprennent une majorité de travailleurs habitant à plus de 10 km de leur lieu de travail – ce qui n'est pas le cas des 6 autres commissions paritaires.

Tableau 4-2 : Obstacles éventuels liés à la distance au sein des principales commissions paritaires[20]

N°	Commission paritaire	Part modale du vélo	Part modale marche	% travailleurs < 10 km	Distance moyenne (km)
152	Institutions subsidiées de l'enseignement libre	18%	3%	59%	12,1
319	Etablissements et services d'éducation et d'héb.	15%	2%	57%	11,8
330	Etablissements et des services de santé	14%	3%	63%	10,6
202	Employés du commerce de détail alimentaire	13%	6%	66%	10,2
327	Entreprises de travail adapté et les ateliers sociaux	12%	3%	63%	9,9
111	Constructions métallique, mécanique et électrique	11%	0%	52%	14,3
209	Employés des fabrications métalliques	11%	1%	41%	19,2
116	Industrie chimique	9%	0%	41%	17,1
118	Industrie alimentaire	8%	1%	52%	14,2
207	Employés de l'industrie chimique	7%	0%	38%	19,4
200	Auxiliaire pour employés	4%	1%	37%	21,4
310	Banques	4%	1%	27%	26,7
140	Transport et logistique	4%	0%	44%	16,4

Source : données issues du diagnostic fédéral 2017 fournies par le SPF Mobilité et Transports

4.3 Obstacles liés à l'infrastructure cyclable et à la sécurité du vélo

Au-delà de la distance domicile-travail, l'infrastructure cyclable est également susceptible d'encourager (ou de décourager) le recours au vélo pour se déplacer au travail. Le diagnostic fédéral interroge dans ce cadre les employeurs sur la dangerosité du trajet domicile-travail et les infrastructures cyclables. La dangerosité du trajet est un frein largement cité à la pratique du vélo. En 2020, 1 371 cyclistes (électriques) ont été impliqués dans un accident durant leurs déplacements domicile-travail (chiffres Statbel[21]). Dans 93,7 % des cas, l'accident n'a pas occasionné de blessures ou seulement des blessures légères.

Comme l'indique le Tableau 4-3, les différences régionales sont particulièrement marquées en termes d'infrastructures et de sécurité, la Flandre disposant d'une avance certaine sur les deux autres Régions. Ainsi, si 56 % des travailleurs travaillent à un endroit où les déplacements à vélo sont considérés comme dangereux par leur employeur, ce taux fluctue fortement entre les Régions : il est de 82 % à Bruxelles, contre 43 % en Flandre. La pratique élevée du vélo en Flandre semble donc aller de pair avec la présence d'infrastructures cyclables de qualité.

[20] Soit les 13 commissions paritaires représentant plus de 20 000 travailleurs selon les réponses apportées au diagnostic fédéral.

[21] L'institut Vias a réalisé une infographie montrant les accidents de la route pendant les déplacements domicile-travail. L'institut a fait une sélection, à partir des chiffres de Statbel, des accidents qui ont eu lieu les jours ouvrables entre 7 et 9 heures ou entre 16 et 18 heures et dont les victimes étaient âgées de 25 à 55 ans.

Tableau 4-3 : Obstacles liés à l'infrastructure au niveau régional

	Dangerosité du trajet	Infrastructures cyclables inadéquates	Infrastructures cyclables insuffisantes
Flandre	43%	29%	23%
Wallonie	69%	59%	59%
Bruxelles	82%	68%	67%
Belgique	**56%**	**43%**	**40%**

Note : cette rubrique du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail est généralement complétée par le coordinateur de mobilité. Les résultats figurant dans le tableau reflètent donc la perception du coordinateur de mobilité, pondérée selon le nombre de travailleurs dans l'unité d'établissement.
Source : données issues du diagnostic fédéral 2017 fournies par le SPF Mobilité et Transports

L'analyse des obstacles rencontrés au sein des 13 principales commissions paritaires confirme que la dangerosité du trajet à vélo et la présence d'infrastructures cyclables inadéquates (itinéraires mal conçus, mauvais revêtement …) ou insuffisantes sont négativement liées à l'utilisation du vélo (Tableau 4-4). À titre d'exemple, le secteur bancaire (CP 310), qui comprend 64 % de travailleurs travaillant à Bruxelles, est confronté simultanément à de nombreux obstacles : des trajets dangereux (pour 82 % des travailleurs), des infrastructures cyclables inadéquates (58 %) ou insuffisantes (57 %). La part modale du vélo dans cette branche d'activité est dès lors faible (4 %).

Tableau 4-4 : Obstacles liés à l'infrastructure au sein des principales commissions paritaires[22]

N°	Commission paritaire	Part modale du vélo	Dangerosité du trajet	Infrastructures cyclables inadéquates	Infrastructures cyclables insuffisantes
152	Institutions subsidiées de l'enseignement libre	18%	50%	43%	37%
319	Etablissements et services d'éducation et d'héb.	15%	45%	35%	28%
330	Etablissements et des services de santé	14%	56%	43%	42%
202	Employés du commerce de détail alimentaire	13%	14%	14%	13%
327	Entreprises de travail adapté et les ateliers sociaux	12%	57%	34%	31%
111	Constructions métallique, mécanique et électrique	11%	68%	43%	36%
209	Employés des fabrications métalliques	11%	71%	36%	54%
116	Industrie chimique	9%	72%	48%	28%
118	Industrie alimentaire	8%	47%	33%	31%
207	Employés de l'industrie chimique	7%	83%	58%	39%
200	Auxiliaire pour employés	4%	60%	42%	36%
310	Banques	4%	82%	58%	57%
140	Transport et logistique	4%	62%	43%	36%

Note : cette rubrique du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail est généralement complétée par le coordinateur de mobilité. Les résultats figurant dans le tableau reflètent donc la perception du coordinateur de mobilité, pondérée selon le nombre de travailleurs dans l'unité d'établissement.
Source : données issues du diagnostic fédéral 2017 fournies par le SPF Mobilité et Transports

4.4 Obstacles liés aux facteurs dissuasifs à l'utilisation du vélo au niveau de l'entreprise

Certains facteurs au sein des entreprises, non directement liés au vélo, peuvent néanmoins influencer l'usage du vélo, tel que l'horaire de travail par exemple. L'usage du vélo serait par exemple davantage prisé dans le cadre d'un horaire flottant (SPF Mobilité et Transports, 2019a). L'analyse des horaires au sein des principales commissions paritaires semble toutefois montrer que le type d'horaire a peu

[22] Soit les 13 commissions paritaires représentant plus de 20 000 travailleurs selon les réponses apportées au diagnostic fédéral.

d'influence sur la part modale du vélo. Ainsi, la pratique du vélo est fortement implantée dans l'enseignement (CP 152), qui fonctionne pourtant avec des horaires fixes, mais aussi dans la santé (CP 330) et le commerce de détail alimentaire (CP 202), commissions dans lesquelles les horaires sont irréguliers.

L'offre par l'employeur d'avantages en matière de mobilité portant sur d'autres modes de transport que le vélo peut également freiner le développement de la pratique de celui-ci. On pense notamment dans ce cadre à la possibilité pour le travailleur d'utiliser une voiture-salaire, bien que certaines commissions paritaires permettent aux travailleurs de combiner les indemnité vélos avec la détention d'une voiture-salaire. En comparant des employeurs ayant des distances de déplacement similaires, le même profil d'accessibilité pour les transports en commun et qui sont situés dans la même région, le SPF « Mobilité et Transports » (2019a) constate ainsi que l'utilisation de la voiture est 13 % plus importante chez les employeurs proposant une voiture de société.

Au sein des (S)CP, le nombre de voitures de société par travailleur est négativement corrélé à la pratique du vélo. Cela résulte d'une certaine logique : la distance moyenne domicile-travail est généralement plus importante au sein des (S)CP qui offrent une proportion élevée de voitures de société par travailleur. Le renforcement de l'attractivité du budget mobilité pourrait également favoriser la combinaison de différents modes de transport, dont le vélo.

Tableau 4-5 : Obstacles liés à des facteurs au niveau de l'entreprise au sein des principales commissions paritaires[23]

N°	Part modale du vélo	Distance moyenne (km)	Nombre de voitures de société par travailleur	Horaires fixes	Horaires flottants	Horaires irréguliers (dont travail en équipe)
152	18%	12,1	0%	69%	9%	21%
319	15%	11,8	1%	41%	9%	50%
330	14%	10,6	3%	23%	9%	68%
202	13%	10,2	7%	13%	5%	82%
327	12%	9,9	1%	93%	3%	4%
111	11%	14,3	16%	48%	16%	36%
209	11%	19,2	22%	42%	22%	36%
116	9%	17,1	14%	38%	25%	37%
118	8%	14,2	11%	31%	11%	58%
207	7%	19,4	27%	40%	43%	18%
200	4%	21,4	59%	46%	41%	13%
310	4%	26,7	49%	21%	79%	0%
140	4%	16,4	6%	46%	9%	45%

Source : données issues du diagnostic fédéral 2017 fournies par le SPF « Mobilité et Transports »

5. Mesures en faveur de l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail

Ce chapitre met en lumière quelques mesures promouvant l'usage du vélo appliquées au niveau de l'entreprise : l'indemnité vélo, les mesures liées à l'infrastructure cyclable et les mesures relatives à l'information et à la sensibilisation. Cette liste n'est pas exhaustive. À la fin de ce chapitre, vous

[23] Soit les 13 commissions paritaires représentant plus de 20.000 travailleurs selon les réponses apportées au diagnostic fédéral.

trouverez une description des plans de déplacements d'entreprise dans la Région de Bruxelles-Capitale illustrant la politique vélo au niveau de l'entreprise.

5.1 Indemnisation par l'employeur des déplacements domicile-travail effectués à vélo

Dans le système belge, la majeure partie des négociations sur les conditions de rémunération et d'emploi concrètes se tient au niveau des négociations collectives dans les secteurs. Il en va de même pour les indemnités versées pour les déplacements domicile-travail effectués à vélo. Actuellement, presque tous les secteurs du secteur privé (marchand et non marchand) prévoient une indemnité pour les déplacements domicile-travail au moyen de conventions collectives de travail conclues au niveau de la commission paritaire (CP) ou de la sous-commission paritaire (SCP). Comme pour d'autres indemnités et rémunérations définies au niveau sectoriel, il en résulte souvent différents montants et différentes modalités. Dès lors, le fait qu'une indemnité pour les déplacements effectués à vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail soit prévue n'implique cependant pas encore que les travailleurs l'utilisent réellement. Vous trouverez ci-dessous une explication des différents aspects des indemnités versées pour les déplacements domicile-travail effectués à vélo.

5.1.1 Un nombre croissant de salariés demandent une indemnité vélo

La popularité accrue du vélo pour les déplacements domicile-travail est confirmée par la tendance à l'augmentation du nombre de salariés bénéficiant d'une indemnité vélo spécifique, c'est-à-dire une indemnité octroyée par l'employeur aux membres de son personnel qui utilisent un vélo pour parcourir la totalité ou une partie de la distance comprise entre leur domicile et leur lieu de travail. Les chiffres macro-économiques du SPF Finances indiquent une augmentation de pas moins de 55 % entre 2016 et 2021 (voir Tableau 5-1). Le montant total des indemnités octroyées est lui aussi de nouveau en augmentation. Durant la première année de la pandémie de COVID-19, le montant total avait légèrement baissé en raison de la réduction du nombre de déplacements domicile-travail. En 2021, le nombre de salariés a augmenté, tout comme le montant moyen de l'indemnité perçue par les navetteurs à vélo bénéficiaires sur base annuelle. Pour les salariés, sur base annuelle, ce montant est passé de 246,71 euros en moyenne en 2016 à 270 euros en moyenne en 2021.

En 2021, 631 604 salariés (soit quelque 15 % des salariés en Belgique[24]) ont demandé une indemnité vélo, pour un montant total de 170 millions d'euros sur une base annuelle.

Tableau 5-1: Évolution des indemnités vélo (niveau macroéconomique, période 2016-2021 sur base annuelle)

Année de revenus	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Nombre de salariés	362.154	382.710	407.197	448.781	510.642	570.866	592.629	631.604
Total indemnité vélo salariés (en €)	86.621.623	93.577.279	100.459.869	114.874.418	137.591.868	163.278.778	158.285.151	170.266.391
Nombre d'entreprises	31.655	33.737	35.940	38.978	42.471	46.068	49.198	51.403
Moyenne par salarié (en €)	239,18	244,51	247	256	269	286	267	270

Source : informations fournies par le SPF Finances.

Le nombre d'employeurs ayant versé des indemnités vélos à leurs salariés s'est accru dans toutes les branches d'activité de l'économie entre 2018 et 2021. Bien que le montant total des indemnités vélos versées ait augmenté en Belgique sur la même période, une baisse est observée dans les branches d'activité D (Production et distribution d'électricité et de gaz), J (Information et communication), K (Activités financières et d'assurance), O (Administration publique) et S (Autres activités de services).

[24] Source : chiffres de l'ONSS pour le T4 de 2021 (nombre de postes de travail). La statistique des postes de travail au quatrième trimestre de 2021 s'obtient en comptabilisant le nombre de travailleurs occupés par chaque employeur au dernier jour de ce trimestre. La différence entre le nombre de postes de travail et le nombre de travailleurs occupés est due aux travailleurs à occupations multiples. En effet, les différentes occupations d'un même travailleur sont comptabilisées comme des postes de travail différents, mais comme un seul travailleur occupé.

Il s'agit de branches d'activité dans lesquelles de nombreux travailleurs peuvent recourir au télétravail[25], ce qui a pu limiter le nombre de déplacements domicile-travail.

Tableau 5-2 : Évolution des indemnités vélo dans les secteurs (2018-2021)

Code NACE	2018		2021	
	Nombre d'entreprises (€)	Montant total (€)	Nombre d'entreprises (€)	Montant total (€)
A	745	989.439	940	1.105.881
B	17	48.737	27	90.825
C	4.507	21.508.062	5.226	31.003.835
D	64	819.283	71	665.966
E	258	2.762.744	312	3.053.928
F	3.608	2.902.872	4.292	4.076.886
G	8.885	15.546.943	10.960	22.401.939
H	1.200	7.968.684	1.455	10.890.172
I	6.454	5.245.539	7.498	5.464.888
J	1.119	2.513.896	1.446	1.834.766
K	1.190	3.619.144	1.509	2.826.246
L	512	1.060.627	776	1.285.284
M	3.399	7.365.055	4.665	8.488.293
N	2.129	8.562.277	2.677	11.502.480
O	1.001	17.588.156	1.039	16.117.759
P	1.146	10.924.991	1.156	12.842.428
Q	3.116	22.872.969	3.811	31.199.290
R	1.101	1.627.953	1.255	1.620.149
S	1.810	3.348.692	2.025	3.318.043
T	151	184.732	202	322.032
U	12	18.874	28	46.863
TOT.	**42.424**	**137.479.672**	**51.370**	**170.157.952**

Source : informations fournies par le SPF Finances.

5.1.2 Une indemnité vélo spécifique pour 6 travailleurs sur 7

Selon les informations fournies par le SPF ETCS, de plus en plus de CCT (sous-)sectorielles optent pour une indemnité vélo spécifique[26]. Le 18 mai 2022, sur les 165 (sous-)commissions paritaires ou (S)CP, 114 (représentant 2 651 587 postes de travail[27]ou 86,0 % des postes de travail du secteur privé) avaient conclu une CCT qui prévoit une telle indemnité vélo spécifique. Vous en trouverez une vue d'ensemble au Tableau 5-3.

[25] Selon les données de l'enquête sur les forces de travail, 85% des salariés actifs dans les branches J et K ont travaillé parfois ou habituellement à domicile en 2021, contre 38% pour l'ensemble de l'économie. Ce pourcentage de salariés est de 54% pour la branche S, de 55% pour la branche O et de 58% pour la branche D.

[26] Sur la base des informations fournies par le SPF ETCS, un relevé des CCT (sous-)sectorielles a été établi par le secrétariat du CCE en fonction de l'indemnisation par l'employeur des déplacements domicile-travail effectués à vélo. En 2022, ce relevé comprenait 165 (sous-)commissions paritaires ou (S)CP ; ces organes ont été institués sur la base de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires (voir

Annexe A : liste des (S)CP).

[27] Les chiffres pour 2021T4 sont une (sur)estimation approximative du nombre de postes de travail pour lesquels la CCT (sous-)sectorielle prévoit une indemnité vélo (voir note 7 sous le Tableau 5-3).

Tableau 5-3: Vue d'ensemble des (sous-)commissions paritaires selon qu'une indemnité vélo est prévue dans leurs CCT (sous-)sectorielles

Situation au 18.05.2022	Numéro de la (S)CP concernée	Nombre de postes de travail 2021T4
Prévoient une indemnité vélo spécifique	CP 100, SCP 102.01, SCP 102.03, SCP 102.05, SCP 102.07, SCP 102.08, CP 102.09, CP 105, SCP 106.01, SCP 106.02, SCP 106.03, CP 107, CP 109, CP 110, CP 111[1], CP 112, CP 113, SCP 113.04, CP 114, CP 115, CP 117, CP 118, CP 119, CP 120, CP 121, CP 124, SCP 125.01, SCP 125.02, SCP 125.03, CP 126, CP 127, CP 128, CP 129, CP 130, CP 132, CP 133, CP 136, CP 139, CP 140[2], SCP 140.01, SCP 140.02, SCP 140.03, SCP 140.04, CP 140.05, SCP 142.01, SCP 142.02, SCP 142.03, SCP 142.04, CP 143, CP 144, CP 145, CP 146, CP 148, SCP 149.01, SCP 149.02, SCP 149.03, SCP 149.04, CP 152[3], SCP 152. 01, SCP 152.02, CP 200, CP 201, CP 202, SCP 202.01, CP 209, CP 211, CP 214, CP 215, CP 216, CP 219, CP 220, CP 221, CP 222, CP 224, CP 225[4], SCP 225.01, CP 226, SCP 301.01[5], CP 302, SCP 303.03, CP 307, CP 309, CP 311, CP 312, CP 313, CP 314, SCP 315.01, SCP 315.02, CP 317, SCP 318.02, CP 319, SCP 319.01, SCP 319.02, CP 320, CP 321, SCP 322.01, CP 323, CP 324, CP 325, CP 326, SCP 327.01, SCP 327.02, SCP 328.01, SCP 328.02, SCP 329.01, SCP 329.02, CP 330, CP 331, CP 332, CP 336, CP 337, SCP 339.03, CP 340, CP 341	2.651.587[7]
dont le montant de l'indemnité vélo est ajusté automatiquement au montant maximal de l'exonération (para)fiscale	*SCP 102 .09, SCP 102.07, SCP 106.01, CP 117, CP 127, CP 133, SCP 140.02, SCP 140.04, SCP 140.05, SCP 142.04, SCP 152.02, CP 211, SCP 225.01, CP 307, CP 309, CP 314, CP 317, CP 320, CP 325, SCP 327.02, PCSC 329.01, SCP 329.02, CP 330, CP 331, CP 332, CP 337, SCP 339.03, CP 341*	*512.397*
Ne prévoient pas d'indemnité vélo spécifique	CP 101, CP 102, SCP 102.02, SCP 102.04, SCP 102.06, SCP 102.10, SCP 102.11, CP 104, CP 116, SCP 120.01, SCP 120.03, CP 203, CP 205, CP 207, CP 210, CP 217, CP 223, SCP 225.02, CP 227, CP 300, SCP 301.02, SCP 301.03, SCP 301.05, CP 303, SCP 303.01, SCP 301.03, CP 304, CP 306, CP 310, SCP 315.03, CP 316, CP 318, SCP 318.01, CP 322, CP 327[6], SCP 327.03, SCP 328.03, SCP 329.03, CP 333, CP 334, CP 335, SCP 339.01, SCP 339.02	429.167
dont une indemnité générale est prévue pour les déplacements domicile-travail effectués avec un moyen de transport privé (auto, vélo...)	*SCP 102.02, SCP 102.04, SCP 102.06, SCP 102.11, CP 116, SCP 120.01, SCP 120.03, CP 203, CP 207, CP 210, CP 217, CP 227, SCP 301.02, SCP 301.05, CP 303, CP 306, CP 310, CP 322, CP 327[6], SCP 327.03, SCP 328.03, SCP 329.03*	364.222
- dont celles qui sont inactives	*CP 101, CP 205, CP 334*	*473*

Notes :

[1] Une indemnité vélo de 0,15 €/km est prévue dans la CP 111, sauf pour les ouvriers des ponts et charpentes métalliques, qui reçoivent une indemnité alternative selon le tableau figurant à l'annexe de la CCT sectorielle.

[2] La CP 140 prévoit une indemnité vélo de 0,25 €/km (ajustement automatique) pour les travailleurs qui relèvent de la CP 140 (et donc pas des sous-CP) et qui sont occupés dans des entreprises de déménagement, de garde-meubles et leurs activités connexes, ou dans des entreprises de taxi et des services de location de véhicules avec chauffeur. La CP 140 prévoit également une indemnité vélo de 0,21 €/km pour les travailleurs qui relèvent de la CP 140 et organisent des services de transport réguliers pour le compte de la Vlaamse Vervoermaatschappij. Aucune indemnité n'est applicable aux travailleurs relevant de la CP 140 qui organisent des services de transport réguliers pour le compte de la Société régionale wallonne du transport (OTW), organisent des services de transport occasionnels ou assurent l'assistance en escale dans les aéroports.

[3] Dans la CP 152, une indemnité vélo de 0,20 €/km est uniquement applicable aux ouvriers des établissements d'enseignement et internats qui relèvent de la CP 152 et qui sont subsidiés par la Communauté flamande.

[4] Dans la CP 225, une indemnité vélo de 0,25€/km est uniquement applicable aux employés des établissements d'enseignement et internats qui relèvent de la CP 225 et qui sont subsidiés par la Communauté flamande.

[5] La SCP 301.01 prévoit une indemnité vélo de 0,24€/km pour les ouvriers portuaires du contingent logistique et les gens de métier et une indemnité alternative de 1,24 à 4,2 € par jour pour les ouvriers portuaires du contingent général.

[6] Dans la CP 327, une indemnité alternative basée sur le prix d'une carte train est uniquement applicable aux travailleurs de sociétés wallonnes d'initiatives de développement de l'emploi dans le secteur des services de proximité à finalité sociale qui relèvent de la CP 327.

[7] Ce chiffre est une (sur)estimation approximative du nombre de postes de travail pour lesquels la CCT (sous-)sectorielle prévoit une indemnité vélo, étant donné que pour un nombre (non spécifié) de postes de travail dans les CP 111, CP 140, CP 152, CP 225 et la SCP 301.01 (qui représentent ensemble 141 484 postes de travail), il n'y a pas d'indemnité prévue, ou une indemnité alternative.

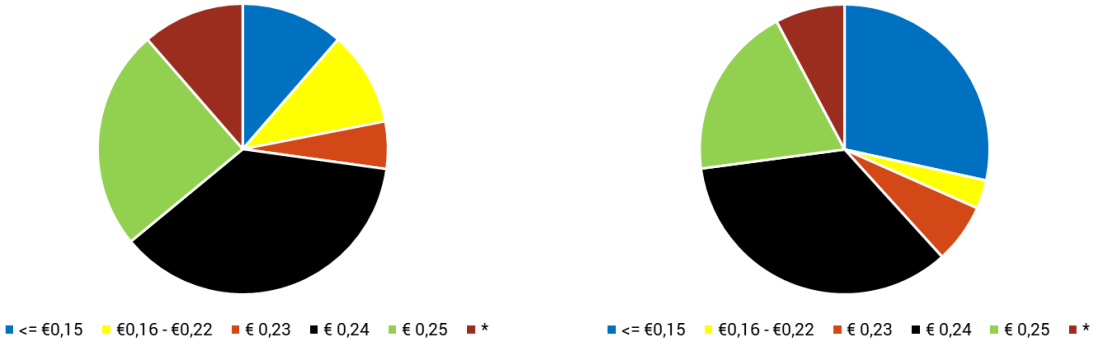
Source : calculs propres du secrétariat du CCE sur la base des informations disponibles du SPF ETCS, chiffres sur les postes de travail 2021 T4 de l'ONSS.

5.1.3 Une grande diversité dans le montant et les modalités des indemnités vélo

Il ressort des informations fournies par le SPF ETCS qu'il y a une grande diversité dans le montant et les modalités des indemnités accordées aux navetteurs à vélo.

Dans les (S)CP qui prévoient une indemnité kilométrique pour les navetteurs à vélo, le montant de cette indemnité varie entre 0,10 €/km et 0,25 €/km (soit le montant maximal de l'exonération (para)fiscale de l'indemnité vélo pour l'année d'imposition 2023, année de revenus 2022)[28]. Dans 28 (S)CP, l'indemnité kilométrique est automatiquement ajustée au montant maximal de l'exonération (para)fiscale (voir Tableau 5-3) Vous en trouverez une vue d'ensemble au Figure 5-1.

Figure 5-1 : Répartition des (S)CP selon le montant de l'indemnité vélo, pondéré sur la base du nombre de (S)CP (à gauche) et du nombre de postes de travail (à droite), situation au 18/05/2022



Note : La CP 200 (représentant 497 483 postes de travail) prévoit une indemnité vélo de 0,10 €/km et de max. 4 €/jour jusqu'au 30 juin 2022. À partir du 1er juillet 2022, l'indemnité vélo sera multipliée par 2 et s'élèvera à 0,20 €/km et à max. 8 €/jour.
Le groupe * rassemble toutes les (S)CP qui prévoient une indemnité vélo spécifique mais pas d'indemnité kilométrique (p. ex. : la CP 105 a une indemnité vélo mensuelle équivalant au montant de 150 % du prix de la carte train mensuelle pour la distance domicile-travail) et qui prévoient une indemnité vélo uniquement pour un certain groupe de travailleurs relevant de la (S)CP.
Source : calculs propres du secrétariat du CCE sur la base des informations disponibles du SPF ETCS, chiffres sur les postes de travail 2021T4 de l'ONSS.

Un quart des (S)CP qui prévoient une indemnité vélo spécifique l'assortissent de conditions ; par exemple, l'indemnité vélo doit être au minimum de x euros et au maximum de y euros par jour, ou l'indemnité vélo n'est accordée que si le vélo est utilisé pour les déplacements domicile-travail au moins x jours ouvrables par an.

[28] Tant dans le cadre fiscal que parafiscal, l'indemnité perçue pour l'utilisation du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail est exonérée d'impôts et de cotisations sociales tant que le montant de l'indemnité kilométrique ne dépasse pas 0,25 € par km parcouru. En septembre 2022, le secrétariat du CCE a fait un tour d'horizon du cadre (para)fiscal pour tous les modes de transport utilisés pour les déplacements domicile-travail.

5.1.4 Une indemnité alternative pour les navetteurs à vélo

22 (S)CP ne prévoient aucune indemnité vélo spécifique, mais bien une indemnité pour les déplacements domicile-travail effectués avec un moyen de transport privé, laquelle est accordée tant aux navetteurs en voiture qu'aux navetteurs à vélo (voir Tableau 5-3). L'indemnité équivaut par exemple à x pour cent du prix d'un billet de train de deuxième classe pour une distance égale. Tout comme pour l'indemnité vélo, il existe une grande diversité dans les montants et les modalités de cette indemnité entre les (S)CP.

En plus de l'indemnité vélo spécifique prévue par 114 (S)CP, dans le secteur privé, 136 des 165 (S)CP, ce qui représente 97,8 % des postes de travail, octroient une indemnité à leurs navetteurs à vélo pour leurs déplacements domicile-travail.

5.1.5 1 travailleur sur 40 ne reçoit aucune indemnité pour ses déplacements domicile-travail effectués à vélo

Sur les 29 (S)CP restantes, 9 CP[29] sont en principe une enveloppe vide. Les compétences de ces commissions paritaires sont entièrement réparties parmi leurs sous-commissions. Par conséquent, une CCT prévoyant une intervention patronale en faveur des navetteurs à vélo peut uniquement être conclue au niveau des sous-commissions. En dehors de ces sous-commissions, en principe, aucun employeur (et donc aucun travailleur) ne relève de ces 9 CP.

Les 20 autres (S)CP (représentant 64 945 postes de travail ou 2,2 % des postes de travail dans le secteur privé[30]) ne prévoyaient au 18 mai 2022 aucune intervention de l'employeur[31] pour les navetteurs à vélo. Pour trois CP, c'est parce qu'elles sont inactives mais pas dissoutes (voir Tableau 5-3). Les 17 autres (S)CP sont actives, mais n'ont pas prévu de dispositions spécifiques à cet effet dans leurs CCT. Nous n'avons pas vérifié si ces 20 (S)CP comptent des employeurs actifs qui offrent une indemnité à leurs membres du personnel effectuant leurs déplacements domicile-travail à vélo en exécution de la CCT d'entreprise qu'ils ont conclue. Ce rapport sur le vélo se limite en effet à une analyse des CCT (sous-)sectorielles. Les CCT d'entreprise ne relèvent pas du champ de cette analyse[32].

5.1.6 Étude à petite échelle sur les motivations des (S)CP

Avec l'aide du SPF ETCS, les secrétariats des Conseils ont pu interroger les représentants des travailleurs et des employeurs de quelques (S)CP sur les motivations qui sous-tendent les régimes convenus au niveau (sous-)sectoriel pour les navetteurs à vélo. Sur la période de juin à septembre 2022, 36 (S)CP ont répondu à leur questionnaire (ce qui représente 1 107 365 postes de travail ou 35,9 % des postes de travail du secteur privé[33]).

---

[29] À savoir les CP 106, 125, 142, 149, 301, 315, 328, 329 et 339.
[30] Source : chiffres de l'ONSS pour le T4 de 2021.
[31] Les informations fournies par le SPF ETCS se situent au niveau des (sous-)commissions paritaires : elles ne concernent pas les employeurs qui, en application de la CCT d'entreprise qu'ils ont conclue, offrent à leurs membres du personnel une indemnité pour les frais de déplacement domicile-travail plus favorable que celle convenue au niveau (sous-)sectoriel.
[32] Par exemple, aucune indemnité vélo n'est prévue dans la CCT de la sous-commission paritaire de la gestion des aéroports (CP 315.03), mais la société Brussels Airport Company accorde bien à ses travailleurs qui font la navette à vélo une indemnité de 0,20 €/km.
[33] Source : chiffres de l'ONSS pour le T4 de 2021.

La durabilité comme principale raison incitant les (S)CP à prévoir une indemnité vélo

Dans 28 des 36 (S)CP participantes, une indemnité vélo est prévue. Une multitude de raisons ont été données (voir Tableau 5-4), mais la raison la plus souvent mentionnée est la contribution au verdissement des déplacements domicile-travail. L'indemnité vélo peut en effet avoir pour effet d'encourager à se déplacer de manière plus écologique. L'harmonisation des différents régimes d'indemnités patronales au sein du secteur ou une généralisation de l'indemnité vélo pour toutes les entreprises qui relèvent de la (S)CP a été fréquemment soulevée. Enfin, la troisième raison la plus citée est l'augmentation du pouvoir d'achat. La négociation d'une indemnité vélo ou le montant de celle-ci fait souvent partie des négociations sur un accord sectoriel.

Tableau 5-4 : Les principales motivations qui sous-tendent le choix d'une indemnité vélo

Top 6 des motivations
Mobilité plus durable
Harmonisation et/ou généralisation des indemnités patronales
Pouvoir d'achat
Caractéristiques du secteur
Santé
Recommandation CNT

Note : Cette question était une question ouverte. Les motivations figurant dans le tableau ont été au minimum citées deux fois par les représentants des travailleurs et des employeurs participants. Comme convenu avec les répondants, les réponses ont été anonymisées.
Source : calculs propres du secrétariat du CCE

Dans la Recommandation n °27 du 23/04/2019, le CNT appelle les commissions paritaires et les entreprises à introduire une indemnité vélo. Bien que ce ne soit pas déterminant pour la plupart des représentants, deux représentants ont explicitement indiqué que la recommandation les avait motivés à introduire une indemnité vélo dans la (S)CP pour laquelle ils sont compétents.

Quelques représentants ont indiqué qu'une indemnité vélo a été prévue parce que de plus en plus de travailleurs du (sous-)secteur utilisaient le vélo pour leurs déplacements domicile-travail ou parce que le (sous)secteur est caractérisé par des distances domicile-travail relativement courtes. D'après les résultats du diagnostic fédéral, la part modale du vélo est en effet plus élevée dans les commissions paritaires au sein desquelles une indemnité vélo spécifique est prévue[34], en particulier lorsque le montant de l'indemnité vélo est automatiquement ajusté au montant maximal de l'exonération (para)fiscale.

[34] Les données du diagnostic fédéral concernant la part modale du vélo sont disponibles par commission paritaire, et non par sous-commission paritaire. Dès lors, seules les commissions paritaires au sein desquelles les sous-commissions paritaires connaissent un « régime identique » en matière d'indemnité vélo sont considérées ici.

Tableau 5-5 : Part modale du vélo selon qu'une indemnité vélo soit prévue ou non dans les (sous-)commissions paritaires

Situation au 18.05.2022	Part modale du vélo
Prévoient une indemnité vélo spécifique	**10,1%**
dont le montant de l'indemnité vélo est ajusté automatiquement au montant maximal de l'exonération (para)fiscale	13,3%
Ne prévoient pas d'indemnité vélo spécifique	**7,1%**
dont une indemnité générale est prévue pour les déplacements domicile-travail effectués avec un moyen de transport privé (auto, vélo...)	6,2%

Source : calculs propres du secrétariat du CCE sur la base des informations disponibles du SPF ETCS, et des données issues du diagnostic fédéral.

Identification de quelques freins pour les (S)CP qui ne prévoient pas d'indemnité vélo

Les secrétariats ont également pu interroger plusieurs représentants qui sont compétents pour les (S)CP ne prévoyant pas d'indemnité vélo. Plusieurs motivations ont à nouveau été données. Dans certaines (S)CP, il n'existe pas encore de tradition de conventions sectorielles ; alors qu'une indemnité vélo a bien été envisagée dans d'autres (S)CP, mais n'a finalement pas fait partie des négociations sur le dernier accord sectoriel. Quelques représentants ont également indiqué que de nombreuses entreprises du (sous-)secteur ont déjà prévu une indemnité vélo et que le choix est effectué au niveau de l'entreprise.

Dans deux (S)CP où une indemnité patronale générale est d'application pour les transports privés, les arguments de la sécurité et de l'impact budgétaire ont été avancés comme raisons de ne pas prévoir d'indemnité vélo pour le moment.

5.2 Mesures relatives à l'infrastructure et aux services liés au vélo au niveau de l'entreprise

La présence au sein des entreprises d'infrastructures pour le vélo est de nature à favoriser l'usage de celui-ci pour les déplacements domicile-travail. Les besoins d'infrastructure sont divers : un nombre suffisant de places de stationnement pour les vélos – des places de parkings qui sont, dans l'idéal, sécurisées et couvertes –, la mise à disposition de vestiaires et de douches, la présence d'un service d'entretien des vélos ou encore la fourniture d'une assistance vélo (en cas de crevaison par exemple).

Assez logiquement, le nombre de stationnements pour vélos (rapporté au nombre total de travailleurs au sein d'une unité d'établissement) est plus élevé dans les commissions paritaires avec une part modale du vélo élevée. Il est toutefois intéressant de noter que ces mêmes commissions sont parfois « victimes » de leur succès : ce sont dans celles-ci que le problème de l'insuffisance d'emplacements sécurisés pour stationner les vélos est le plus souvent exprimé (Tableau 5-5).

Plus globalement, 61% des travailleurs ont un accès sécurisé au parking à vélos, et un parking couvert pour les vélos est disponible au sein de l'entreprise pour 84% d'entre eux[35].

[35] Attention, la présence d'un parking couvert pour vélos au sein d'une entreprise ne signifie pas nécessairement qu'une place de parking est disponible pour chaque travailleur de cette même entreprise.

Tableau 5-6 : Présence de parkings vélos au sein des principales commissions paritaires[36]

N°	Commission paritaire	Part modale du vélo	Places de stationnement pour vélos (pour 100 travailleurs)	Manque de parkings vélos sécurisés[1]
152	Institutions subsidiées de l'enseignement libre	18%	50	27%
319	Etablissements et services d'éducation et d'héb.	15%	16	30%
330	Etablissements et des services de santé	14%	15	19%
202	Employés du commerce de détail alimentaire	13%	20	14%
327	Entreprises de travail adapté et les ateliers sociaux	12%	17	16%
111	Constructions métallique, mécanique et électrique	11%	16	24%
209	Employés des fabrications métalliques	11%	20	16%
116	Industrie chimique	9%	20	16%
118	Industrie alimentaire	8%	14	12%
207	Employés de l'industrie chimique	7%	22	9%
200	Auxiliaire pour employés	4%	16	18%
310	Banques	4%	9	4%
140	Transport et logistique	4%	11	17%

Note : [1]Les résultats figurant dans le tableau concernant le manque de parkings vélos sécurisés reflètent la perception du coordinateur de mobilité au sein d'une unité d'établissement, pondérée selon le nombre de travailleurs dans l'unité.
Source : données issues du diagnostic fédéral 2017 fournies par le SPF « Mobilité et Transports »

Certaines infrastructures sont plus fréquemment mises en place que d'autres au sein des entreprises. Ainsi, 4 travailleurs sur 5 ont accès à des vestiaires ou à des douches. À l'inverse, la mise à disposition de vélos d'entreprises, d'un service d'entretien des vélos ou d'un service d'assistance vélo est plus rare. En dépit de l'importance potentielle de telles infrastructures pour encourager la pratique du vélo, il ne semble pas y avoir de lien clair entre la présence de celles-ci et la part modale du vélo au sein des commissions paritaires.

Tableau 5-7 : Présence de mesures liées au vélo

Mesures	% de travailleurs ayant accès aux mesures
Mise à disposition de vélos d'entreprise	14%
Accès sécurisé au parking vélo	61%
Abris couverts pour vélos	84%
Vestiaires pour se changer	79%
Disponibilité de douches	79%
Service d'entretien des vélos	14%
Service d'assistance vélo	12%

Source : données issues du diagnostic fédéral 2017 fournies par le SPF « Mobilité et Transports »

[36] Pour cette analyse, nous avons sélectionné les 13 commissions paritaires représentant plus de 20.000 travailleurs selon les réponses apportées au diagnostic fédéral.

5.3 Mesures relatives à l'information et à la sensibilisation au niveau de l'entreprise

Dans les deux chapitres précédents, nous avons brièvement abordé la perception des avantages et des désavantages liés au vélo. Fournir des informations à propos de l'usage du vélo et sensibiliser à son utilisation dans le cadre des déplacements domicile-travail peut améliorer sa perception ou éliminer des freins. Ainsi, les actions « test » (généralement organisées dans le cadre de la semaine de la mobilité), au cours desquelles un vélo (électrique) peut être testé pendant un certain temps (avec accompagnement) sont des exemples de bonnes pratiques. L'organisation d'ateliers de vélo au cours desquels des travailleurs apprennent à rouler à vélo (dans un environnement urbain ou sur un speed pedelec) et reçoivent des conseils leur permettant de circuler à vélo en toute sécurité dans le trafic (dense) peuvent augmenter la sécurité et réduire le sentiment d'insécurité. D'autres exemples de bonnes pratiques sont une session d'information sur les avantages du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail, l'organisation d'un atelier sur les petites réparations du vélo ou d'un « défi-vélo » au sein de l'entreprise.

Le diagnostic fédéral évalue aussi si les entreprises participantes ont organisé une campagne de sensibilisation ou un projet promouvant l'usage du vélo. C'est le cas dans quatre entreprises sur dix. Dans son rapport, le SPF Mobilité et Transports révèle que cette mesure a un effet positif : chez les employeurs ayant lancé une campagne de sensibilisation, 13 % des travailleurs viennent au travail à vélo, alors que seuls 10 % des travailleurs viennent à vélo chez les autres employeurs (SPF Mobilité et Transports, 2019a). Si l'on tient compte, avec toute la prudence requise[37], de certains facteurs, tels que le profil d'accessibilité pour les transports publics, la distance des déplacements domicile-travail et la région du lieu de travail, les actions de sensibilisation ont un effet positif sur l'usage du vélo (+21 %).

5.4 Expérience relative à la politique vélo au niveau de l'entreprise : plans de déplacements d'entreprise

Les plans de déplacements d'entreprise (PDE) sont une source unique de données sur la politique vélo au niveau de l'entreprise. Les entreprises et les services publics occupant plus de 100 travailleurs sur le même site en Région de Bruxelles-Capitale[2] sont tenus de rédiger un plan de déplacements d'entreprise tous les trois ans et de le remettre à Bruxelles Environnement. Un plan de déplacements d'entreprise est élaboré tous les trois ans et comporte deux volets, à savoir : un volet diagnostic rassemblant des données sur les diverses facettes de la mobilité de l'entreprise et de ses travailleurs et un volet plan d'actions, qui se concentre sur les mesures en faveur d'une mobilité plus durable et mieux adaptée aux besoins.

Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité ont rédigé un rapport[38] comprenant une analyse des plans de déplacements d'entreprise qui devaient être établis pour le 30 juin 2017. Le Tableau 5-8 donne un aperçu de quelques mesures en faveur de l'utilisation du vélo tirées de ces plans de déplacements d'entreprise. De plus en plus d'entreprises et de services publics tenues d'établir un PDE prennent des mesures en faveur de l'utilisation du vélo.

---

[37] Le SPF Mobilité et Transports souligne que ces chiffres doivent être interprétés avec la prudence nécessaire. Plusieurs autres facteurs ont une influence sur ces résultats et ne peuvent pas tous être isolés. Si la mesure prise a bel et bien un effet positif, sa quantification précise reste un exercice difficile.

[38] BRUXELLES ENVIRONNEMENT et BRUXELLES MOBILITÉ (2019), Plans de déplacements d'entreprise en région de Bruxelles-Capitale : Bilan de la situation en 2017, Bruxelles.

Tableau 5-8 : Évolution de la politique vélo dans les entreprises et les services publics qui doivent établir un PDE

Mesure	% en 2011	% en 2017	Évolution 2011-2017 en points de pourcentage
Mesures de sensibilisation et d'information			
Informations sur le vélo	44%	67%	+23%
Événement lié à l'usage du vélo	30%	35%	+5%
Formation sur l'usage du vélo	13%	19%	+6%
Mesures relatives à l'infrastructure et aux services			
Places de stationnement pour vélos pour 100 travailleurs[1]	6,0	8,9	
Places de stationnement pour vélos par cycliste[2]	2,4	2,0	
douches[3]	78%	92%	+14%
vestiaires[3]	68%	84%	+14%
Vélos de service	22%	32%	+10%
Matériel de cyclisme	17%	31%	+14%
Villo	14%	26%	+12%
Entretien du vélo	6%	16%	+10%
Mesures de soutien financier			
Indemnité vélo	78%	84%	+6%

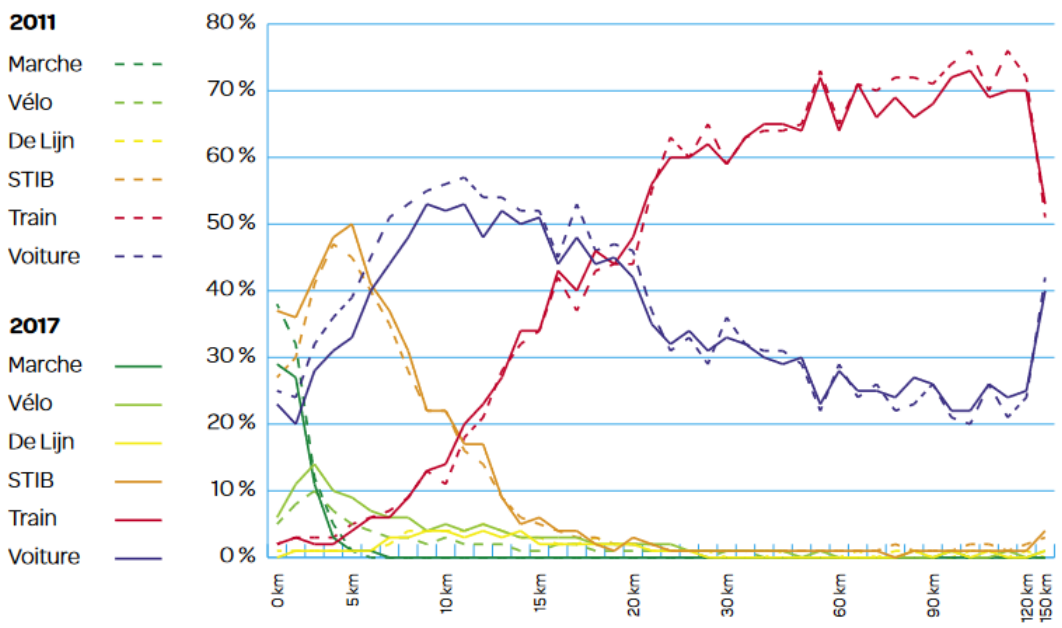
Notes : % = le % d'entreprises et de services publics tenus de rédiger un PDE et proposant la mesure en question ;[1] Cette mesure exprime le nombre moyen de places de stationnement pour vélos qui est présent dans les entreprises et services publics tenus de rédiger un PDE pour 100 travailleurs ;[2] Le nombre de places de stationnement pour vélos est divisé par le nombre de travailleurs utilisant le vélo comme mode de transport principal pour leurs déplacements domicile-travail;[3] Les douches et les vestiaires ne sont pas seulement utilisés par les travailleurs qui se déplacent à vélo. Les travailleurs qui vont courir pendant leur pause de midi, par exemple, peuvent également les utiliser.
Source : Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité (2019), page 26, 27 et 28

Disposer d'un parking pour vélos de bonne qualité qui soit suffisamment grand pour recevoir les travailleurs et visiteurs se déplaçant à vélo fait partie des mesures qui sont obligatoires dans un plan de déplacements d'entreprise (PDE). En 2017, 77 % des entreprises disposaient d'un parking pour vélos avec suffisamment de places de parking selon ce critère, alors qu'en 2014, 82 % des entreprises remplissaient ce critère. Une possible explication réside dans le fait que le nombre de travailleurs se déplaçant à vélo augmente plus rapidement (+34 % entre 2014 et 2017) que le nombre de places de stationnement pour vélos par travailleur (+20 % entre 2014 et 2017). Ceci montre l'importance d'une évaluation régulière des besoins en matière de places de stationnement pour vélos en fonction du nombre de cyclistes, afin qu'une infrastructure aux dimensions adéquates puisse être proposée.

Le rapport met en lumière l'impact positif de la politique vélo dans ces entreprises. Entre 2011 et 2017, la part modale du vélo dans les déplacements domicile-travail a augmenté pour passer de 2,8 % à 4,5 %. La part modale du vélo, mais aussi celle du métro-tram-bus (23 %) et des déplacements effectués à pied (5 %), est la plus élevée (6 %) dans la zone facilement accessible en transports publics. Une explication possible à cela se trouve dans le fait que les entreprises situées dans cette zone font plus souvent appel à des travailleurs bruxellois, qui habitent souvent à moins de 10 km de leur travail.

Ce sont aussi surtout les plus courtes distances domicile-travail qui sont sujettes à une modification de la répartition modale (voir Figure 5-2). Le vélo gagne du terrain, tandis que la voiture perd du terrain pour les déplacements domicile-travail de moins de 20 km.

Figure 5-2 : Évolution de la répartition modale en fonction de la distance domicile-travail



Source : Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité (2019), page 14

6. Conclusion

L'usage du vélo pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail a connu une croissance continue en Belgique au cours des dernières décennies. Bien que le vélo soit principalement utilisé pour des distances courtes, l'essor du vélo électrique permet d'envisager des déplacements plus longs. Le vélo peut également être utilisé en combinaison avec d'autres modes de transport, en particulier le train.

Au vu de la popularité du vélo, encore renforcée par la crise sanitaire, ce mode de transport prend une importance grandissante dans la politique de mobilité des entreprises. Le développement d'infrastructures adéquates pour les cyclistes (au sein des entreprises mais aussi dans l'espace public), l'octroi d'indemnités vélos pour les déplacements domicile-travail, la mise à disposition de vélos de société ou encore le développement de campagnes d'information et de sensibilisation à l'usage du vélo constituent autant de mesures à même de permettre au potentiel du vélo de s'exprimer pleinement. En 2021, 631 604 salariés (soit environ 15 % des salariés en Belgique) ont reçu une indemnité vélo pour un montant total annuel de 170 millions d'euros, ce qui représente une augmentation de 55 % du nombre de bénéficiaires en 5 ans. Étant donné qu'environ 3 travailleurs sur 10 habitent à moins de 5 kilomètres à vol d'oiseau de leur lieu de travail, il semble toutefois qu'il y ait encore de la marge pour accroître l'usage du vélo.

Les évolutions observées et attendues de l'usage du vélo sont à bien des égards positives pour la société, les effets avantageux du vélo sur la santé, la productivité, l'absentéisme et l'environnement ayant été démontrés. La présente étude s'est dès lors attachée à identifier les obstacles persistants à l'utilisation du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail et à mettre en lumière les mesures qui sont prises au sein des entreprises et, plus généralement, des commissions paritaires, pour faciliter l'usage de ce mode de transport.

Assez logiquement, l'insécurité routière, une distance importante entre le domicile et le lieu de travail ou encore une météo défavorable sont autant d'obstacles à la pratique du vélo sur lesquels les employeurs ont peu d'emprise. La dangerosité du trajet à vélo est un frein particulièrement important à Bruxelles et en Wallonie. Des efforts doivent dès lors être entrepris par les autorités publiques aux différents niveaux de pouvoir en vue d'assurer la sécurité routière, qui est une condition nécessaire à l'usage du vélo.

L'octroi d'une indemnité venant dédommager le trajet en vélo pour les déplacements domicile-travail est une mesure importante pour encourager le recours au vélo. Dans le système belge, la majeure partie des négociations sur les conditions de rémunération et d'emploi concrètes se tient au niveau des négociations collectives dans les secteurs. Il en va de même pour les indemnités versées pour les déplacements domicile-travail effectués à vélo. Mi-mai, sur les 165 (sous-)commissions paritaires, 114 (représentant 86,0 % des postes de travail du secteur privé) avaient conclu une CCT qui prévoit une indemnité vélo spécifique. Il semble néanmoins exister une grande diversité dans le montant et les modalités d'indemnisation des navetteurs à vélo. Dans 28 (S)CP, l'indemnité kilométrique pour le vélo est automatiquement ajustée au montant maximal de l'exonération (para)fiscale.

D'autres (S)CP prévoient une indemnité générale pour les déplacements domicile-travail effectués avec un moyen de transport privé, laquelle est accordée tant aux navetteurs en voiture qu'aux navetteurs à vélo. Il ressort de l'étude qualitative que les aspects de la sécurité et les aspects budgétaires d'une indemnité vélo peuvent constituer un obstacle à l'introduction d'une indemnité vélo spécifique. Parallèlement, pour de nombreuses (S)CP octroyant une indemnité vélo, la motivation d'encourager des déplacements respectueux de l'environnement ou de créer un stimulant au pouvoir d'achat pour les travailleurs du (sous)secteur ont été des facteurs décisifs.

20 (S)CP (représentant 2,2 % des postes de travail dans le secteur privé) ne prévoyaient au 18 mai 2022 aucune intervention de l'employeur pour les navetteurs à vélo. Il est toutefois possible que des indemnités vélo soient prévues au niveau de l'entreprise, comme indiqué par les représentants des mêmes (S)CP durant l'étude qualitative. Toutes les (S)CP n'ont pas le même historique en termes de nombre de conventions conclues au niveau (sous)sectoriel.

Octroyer une indemnité pour les trajets à vélo ne suffit pas à garantir l'usage du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail. Il est important de combiner cette mesure à la mise en place d'infrastructures spécifiques pour le vélo, telles que des places de parking vélo – idéalement sécurisées et couvertes – en suffisance, et la mise à disposition de vestiaires et de douches. Pour 4 travailleurs sur 5, un parking couvert pour les vélos et des douches sont disponibles au sein de leur établissement, ce qui témoigne d'une implication forte des entreprises pour répondre aux besoins de leurs travailleurs. Cela n'implique pas pour autant que ces infrastructures soient présentes en nombre suffisant pour accueillir l'ensemble des cyclistes présents et futurs. Les commissions paritaires dans lesquelles la part modale du vélo est élevée sont aussi celles au sein desquelles le problème de l'insuffisance d'emplacements sécurisés pour stationner les vélos est le plus souvent exprimé – signe que des efforts supplémentaires peuvent encore être entrepris au sein des entreprises pour favoriser l'usage du vélo. Fournir des informations sur l'usage du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail et sensibiliser les travailleurs à ce sujet peut aussi jouer un rôle dans ce cadre, en éliminant certains freins.

7. Bibliographie

AGORIA (2017), De grote fietsenquête: steeds meer met de (elektrische) fiets naar het werk, 28 februari 2017, https://www.agoria.be/nl/business-clusters/mobiliteit-voertuigtechnologie/smart-sustainable-mobility/mobility/de-grote-fietsenquete-steeds-meer-met-de-elektrische-fiets-naar-het-werk

AVILA-PALENCIA, I., INT PANIS, L., DONS, E., GAUPP-BERGHAUSEN, M., RASERG, E., GÖTSCHIH, T., GERIKEI, R., BRANDI, C., DE NAZELLEK, A., ORGUELA, J. P., ANAYA-BOIG, E., STIGELL, E., KAHLMEIER, S., IACOROSSI, F. et M. J. NIEUWENHUIJSEN (2018). The effects of transport mode use on self-perceived health, mental health, and social contact measures: A cross-sectional and longitudinal study, Environment International, 120, pp. 199-206.

BIGAZZI, A. et K. WONG (2020), Electric bicycle mode substitution for driving, public transit, conventional cycling, and walking, Transportation Research Part D: Transport and Environment, Vol. 85.

BOUWEN, L., DONS, E. En A. SCHOETERS (2022). De impact van fietsen op gezondheid, klimaat en economie in België – Literatuuronderzoek en kostenbatenanalyse van een toename van het fietsgebruik in België, Brussel: Vias institute.

BRAND, C., GÖTSCHI, T., DONS, E., GERIKE, R., ANAYA-BOIG, E., AVILA-PALENCIA, I., DE NAZELLE, A., GASCON, M., GAUPP-BERGHAUSEN, M., IACOROSSI, F., KAHLMEIER, S., INT PANIS, L., RACIOPPI, F., ROJAS-RUEDA, D., STANDAERT, A., STIGELL, E., SULIKOVA, S., WEGENER, S. et M. J. NIEUWENHUIJSEN (2021), The climate change mitigation impacts of active travel: Evidence from a longitudinal panel study in seven European cities, Global Environmental Change, Vol. 67.

CELIS-MORALES, C. A., LYALL, D. M., WELSH, P., ANDERSON, J., STEELL, L., GUO, Y., MALDONADO, R., MACKAY, D. F., PELL, J. P., SATTAR, N. en J. M. GILL (2017). Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study, bmj, 357, j1456.

CHARLIER, J. ET J. JUPRELLE (2020), Mesures de l'accessibilité géographique du territoire wallon selon différents moyens de transport : première application aux gares ferroviaires*, Working paper* n°30, IWEPS, février 2020.

CHEN, W., CARSTENSEN, T.A., WANG, R. et al. (2022), Historical patterns and sustainability implications of worldwide bicycle ownership and use, Commun Earth Environ 3, 171.

DE GEUS, B., VAN HOOF, E., AERTS, I. en R. MEEUSEN (2008), Cycling to work: influence on indexes of health in untrained men and women in Flanders. Coronary heart disease and quality of life, Scandinavian Journal of Medicine and Science in Sports, 18(4), P. 498-510.

DE HARTOG, J. J., BOOGAARD, H., NIJLAND, H. en G. HOEK (2010), Do the health benefits of cycling outweigh the risks?, Environmental Health Perspectives, 118(8), p. 1109-1116.

FRIMAN, M., OLSSON, L. E., STAHL, M., ETTEMA, D. en T. GARLING (2017), Travel and residual emotional well-being, Transportation Research part F: Traffic Psychology and Behaviour, 49, p. 159-176.

INSTITUT VIAS (2022). Comment les Belges se déplacent-ils ? Dashboard Modal Split. https://www.vias-modalsplit.be/fr. Consulté le 09.08.2022

LAIRD, Y., KELLY, P., BRAGE, S. en J. WOODCOCK (2018), Cycling and walking for individual and population health benefits: a rapid evidence review for health and care system decision-makers, Public Health England, Londen.

LEE, I. M., SHIROMA, E. J., LOBELO, F., PUSKA, P., BLAIR, S. N. en P. T. KATZMARZYK (2012), Effect of physical inactivity on major non-communicable diseases worldwide: an analysis of burden of disease and life expectancy, Lancet, 380(9838), p. 219-299.

LEEFMILIEU BRUSSEL en BRUSSEL MOBILITEIT (2019), Bedrijfsvervoerplannen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: Balans van de situatie in 2017, Brussel.

LOONG, C., VAN LIEROP, D. en A. EL-GENEIDY (2017), On time and ready to go: An analysis of commuters' punctuality and energy levels at work or school, Transportation Research part F: Traffic Psychology and Behaviour, 45, p. 1-13.

MA, L. en R. YE (2019), Does daily commuting behavior matter to employee productivity?., Journal of Transport Geography, 76, p.130-141.

MORA (2020), Mobiliteitsverslag 2020, 122 p.

MARTIN, A., GORYAKIN, Y. en M. SUHRCKE (2014), Does active commuting improve psychological wellbeing? Longitudinal evidence from eighteen waves of the British Household Panel Survey, Preventive Medicine, 69, p. 296-303.

OSWALD, A. J., PROTO, E. en D. SGROI (2015), Happiness and productivity, Journal of Labor Economics, 33(4), p. 789-822.

SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS (2019a), Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2017, Bruxelles, SPF Mobilité et Transports, 57 p.

SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS (2019b), Enquête MONITOR sur la mobilité des Belges, Bruxelles, SPF Mobilité et Transports, 49 p.

SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS (2020a), La micromobilité en Belgique – Résultats complets, Bruxelles, SPF Mobilité et Transports, 27 p.

SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS (2020b), Enquête BEMOB : Avantages et inconvénients des modes de transport usuels, Bruxelles, SPF Mobilité et Transports, 24 p.

SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS (2020c), Enquête BEMOB : Impact du COVID-19 sur les habitudes de mobilité des Belges, SPF Mobilité et Transports, 19 p.

SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS (2021a), Enquête BEMOB : Impact du COVID-19 sur les habitudes de mobilité des Belges (deuxième édition), SPF Mobilité et Transports, 23 p.

SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS (2021b), Enquête BEMOB : les déplacements domicile-travail en 2019 et 2020, Bruxelles, SPF Mobilité et Transports, 8 p.

TRAXIO (2021), Le marché belge du vélo en 2020, Traxio, 20 p.

TEMARA, E. (2022), Strategic and economic analysis of bike-rail integration policies and measures for home-to-work trips in Belgium, Mémoire présenté en vue de l'obtention du Master en Ingénieur de gestion, Solvay Brussels School.

TNO KWALITEIT VAN LEVEN (2009), Regelmatig fietsen naar het werk leidt tot lager ziekteverzuim, januari 2009, https://www.fietsberaad.nl/CROWFietsberaad/media/Kennis/Bestanden/regelmatig_fietsen_KvL-L.09-01.971Nm_laag_DEF.pdf?ext=.pdf

TRAXIO (2022), « Financier uw elektrische fiets zo voordelig mogelijk », De Tijd, 25 mars 2022.

WHO (2020), WHO guidelines on physical activity and sedentary behaviour, World Health Organization, Geneva.

8. Annexe A : liste des (S)CP[39]

100 - COMMISSION PARITAIRE AUXILIAIRE POUR OUVRIERS
101 - COMMISSION NATIONALE MIXTE DES MINES
102 - COMMISSION PARITAIRE DE L'INDUSTRIE DES CARRIERES
102.01 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE DE L'INDUSTRIE DES CARRIERES DE PETIT GRANIT ET DE CALCAIRE A TAILLER DE LA PROVINCE DE HAINAUT
102.02 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE DE L'INDUSTRIE DES CARRIERES DE PETIT GRANIT ET DE CALCAIRE A TAILLER DES PROVINCES DE LIEGE ET DE NAMUR
102.03 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE DES CARRIERES DE PORPHYRE DES PROVINCES DU BRABANT WALLON ET DE HAINAUT ET DES CARRIERES DE QUARTZITE DE LA PROVINCE DU BRABANT WALLON
102.04 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE DE L'INDUSTRIE DES CARRIERES DE GRES ET DE QUARTZITE DE TOUT LE TERRITOIRE DU ROYAUME, A L'EXCEPTION DES CARRIERES DE QUARTZITE DE LA PROVINCE DU BRABANT WALLON
102.05 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE DE L'INDUSTRIE DES CARRIERES DE KAOLIN ET DE SABLE EXPLOITEES A CIEL OUVERT DANS LES PROVINCES DU BRABANT WALLON, DE HAINAUT, DE LIEGE, DE LUXEMBOURG ET DE NAMUR
102.06 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE DE L'INDUSTRIE DES CARRIERES DE GRAVIER ET DE SABLE EXPLOITEES A CIEL OUVERT DANS LES PROVINCES D'ANVERS, DE FLANDRE OCC., DE FLANDRE OR., DE LIMBOURG ET DU BRABANT FLAMAND
102.07 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE DE L'INDUSTRIE DES CARRIERES, CIMENTERIES ET FOURS A CHAUX DE L'ARRONDISSEMENT ADMINISTRATIF DE TOURNAI
102.08 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE DE L'INDUSTRIE DES CARRIERES ET SCIERIES DE MARBRES DE TOUT LE TERRITOIRE DU ROYAUME
102.09 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE DE L'INDUSTRIE DES CARRIERES DE CALCAIRE NON TAILLE ET DES FOURS A CHAUX, DES CARRIERES DE DOLOMIES ET DES FOURS A DOLOMIES DE TOUT LE TERRITOIRE DU ROYAUME
102.11 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE DE L'INDUSTRIE DES ARDOISIERES, DES CARRIERES DE COTICULES ET PIERRES A RASOIR DES PROVINCES DU BRABANT WALLON, DE HAINAUT, DE LIEGE, DE LUXEMBOURG ET DE NAMUR
104 - COMMISSION PARITAIRE DE L'INDUSTRIE SIDERURGIQUE
105 - COMMISSION PARITAIRE DES METAUX NON-FERREUX
106 - COMMISSION PARITAIRE DES INDUSTRIES DU CIMENT
106.01 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LES FABRIQUES DE CIMENT
106.02 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE DE L'INDUSTRIE DU BETON
106.03 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LE FIBROCIMENT
107 - COMMISSION PARITAIRE DES MAITRES-TAILLEURS, DES TAILLEUSES ET COUTURIERES
109 - COMMISSION PARITAIRE DE L'INDUSTRIE DE L'HABILLEMENT ET DE LA CONFECTION
110 - COMMISSION PARITAIRE POUR L'ENTRETIEN DU TEXTILE
111 - COMMISSION PARITAIRE DES CONSTRUCTIONS METALLIQUE, MECANIQUE ET ELECTRIQUE
112 - COMMISSION PARITAIRE DES ENTREPRISES DE GARAGE
113 - COMMISSION PARITAIRE DE L'INDUSTRIE CERAMIQUE
113.04 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE DES TUILERIES
114 - COMMISSION PARITAIRE DE L'INDUSTRIE DES BRIQUES
115 - COMMISSION PARITAIRE DE L'INDUSTRIE VERRIERE
116 - COMMISSION PARITAIRE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE DU PETROLE
117 - COMMISSION PARITAIRE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE DU PETROLE
118 - COMMISSION PARITAIRE DE L'INDUSTRIE ALIMENTAIRE
119 - COMMISSION PARITAIRE DU COMMERCE ALIMENTAIRE
120 - COMMISSION PARITAIRE DE L'INDUSTRIE TEXTILE
120.01 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE DE L'INDUSTRIE TEXTILE DE L'ARRONDISSEMENT ADMINISTRATIF DE VERVIERS
120.03 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE DE LA FABRICATION ET DU COMMERCE DE SACS EN JUTE OU EN MATERIAUX DE REMPLACEMENT
121 - COMMISSION PARITAIRE POUR LE NETTOYAGE
124 - COMMISSION PARITAIRE DE LA CONSTRUCTION
125 - COMMISSION PARITAIRE DE L'INDUSTRIE DU BOIS
125.01 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LES EXPLOITATIONS FORESTIERES
125.02 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE DES SCIERIES ET INDUSTRIES CONNEXES
125.03 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LE COMMERCE DU BOIS
126 - COMMISSION PARITAIRE DE L'AMEUBLEMENT ET DE L'INDUSTRIE TRANSFORMATRICE DU BOIS
127 - COMMISSION PARITAIRE POUR LE COMMERCE DE COMBUSTIBLES
128 - COMMISSION PARITAIRE DE L'INDUSTRIE DES CUIRS ET PEAUX ET DES PRODUITS DE REMPLACEMENT
129 - COMMISSION PARITAIRE POUR LA PRODUCTION DES PATES, PAPIERS ET CARTONS
130 - COMMISSION PARITAIRE DE L'IMPRIMERIE, DES ARTS GRAPHIQUES ET DES JOURNAUX
132 - COMMISSION PARITAIRE POUR LES ENTREPRISES DE TRAVAUX TECHNIQUES AGRICOLES ET HORTICOLES

---

[39] Source : https://emploi.belgique.be/fr/themes/commissions-paritaires-et-conventions-collectives-de-travail-cct/commissions-paritaires-2

133 - COMMISSION PARITAIRE DE L'INDUSTRIE DES TABACS
136 - COMMISSION PARITAIRE DE LA TRANSFORMATION DU PAPIER ET DU CARTON
139 - COMMISSION PARITAIRE DE LA BATELLERIE
140 - COMMISSION PARITAIRE DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE
140.01 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LES AUTOBUS ET AUTOCARS
140.02 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LES TAXIS
140.03 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LE TRANSPORT ROUTIER ET LA LOGISTIQUE POUR COMPTE DE TIERS
140.04 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR L'ASSISTANCE EN ESCALE DANS LES AEROPORTS
140.05 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LE DEMENAGEMENT
142 - COMMISSION PARITAIRE POUR LES ENTREPRISES DE VALORISATION DE MATIERES PREMIERES DE RECUPERATION
142.01 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LA RECUPERATION DE METAUX
142.02 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LA RECUPERATION DE CHIFFONS
142.03 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LA RECUPERATION DU PAPIER
142.04 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LA RECUPERATION DE PRODUITS DIVERS
143 - COMMISSION PARITAIRE DE LA PECHE MARITIME
144 - COMMISSION PARITAIRE DE L'AGRICULTURE
145 - COMMISSION PARITAIRE POUR LES ENTREPRISES HORTICOLES
146 - COMMISSION PARITAIRE POUR LES ENTREPRISES FORESTIERES
148 - COMMISSION PARITAIRE DE LA FOURRURE ET DE LA PEAU EN POIL
149 - COMMISSION PARITAIRE DES SECTEURS CONNEXES AUX CONSTRUCTIONS METALLIQUE, MECANIQUE ET ELECTRIQUE
149.01 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE DES ELECTRICIENS: INSTALLATION ET DISTRIBUTION
149.02 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LA CARROSSERIE
149.03 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LES METAUX PRECIEUX
149.04 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LE COMMERCE DU METAL
152 - COMMISSION PARITAIRE POUR LES INSTITUTIONS SUBSIDIEES DE L'ENSEIGNEMENT LIBRE
152.01 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LES INSTITUTIONS SUBSIDIEES DE L'ENSEIGNEMENT LIBRE DE LA COMMUNAUTE FLAMANDE
152.02 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LES INSTITUTIONS SUBSIDIEES DE L'ENSEIGNEMENT LIBRE DE LA COMMUNAUTE FRANCAISE ET DE LA COMMUNAUTE GERMANOPHONE
200 - COMMISSION PARITAIRE AUXILIAIRE POUR EMPLOYES
201 - COMMISSION PARITAIRE DU COMMERCE DE DETAIL INDEPENDANT
202 - COMMISSION PARITAIRE POUR LES EMPLOYES DU COMMERCE DE DETAIL ALIMENTAIRE
202.01 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LES MOYENNES ENTREPRISES D'ALIMENTATION
203 - COMMISSION PARITAIRE POUR EMPLOYES DES CARRIERES DE PETIT GRANIT
205 - COMMISSION PARITAIRE POUR EMPLOYES DES CHARBONNAGES
207 - COMMISSION PARITAIRE POUR EMPLOYES DE L'INDUSTRIE CHIMIQUE
209 - COMMISSION PARITAIRE POUR EMPLOYES DES FABRICATIONS METALLIQUES
210 - COMMISSION PARITAIRE POUR LES EMPLOYES DE LA SIDERURGIE
211 - COMMISSION PARITAIRE POUR EMPLOYES DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE DU PETROLE
214 - COMMISSION PARITAIRE POUR EMPLOYES DE L'INDUSTRIE TEXTILE
215 - COMMISSION PARITAIRE POUR EMPLOYES DE L'INDUSTRIE DE L'HABILLEMENT ET DE LA CONFECTION
216 - COMMISSION PARITAIRE POUR LES EMPLOYES OCCUPES CHEZ LES NOTAIRES
217 - COMMISSION PARITAIRE POUR LES EMPLOYES DE CASINO
219 - COMMISSION PARITAIRE POUR LES SERVICES ET LES ORGANISMES DE CONTROLE TECHNIQUE ET D'EVALUATION DE LA CONFORMITE
220 - COMMISSION PARITAIRE POUR LES EMPLOYES DE L'INDUSTRIE ALIMENTAIRE
221 - COMMISSION PARITAIRE DES EMPLOYES DE L'INDUSTRIE PAPETIERE
222 - COMMISSION PARITAIRE DES EMPLOYES DE LA TRANSFORMATION DU PAPIER ET DU CARTON
223 - COMMISSION PARITAIRE NATIONALE DES SPORTS
224 - COMMISSION PARITAIRE POUR LES EMPLOYES DES METAUX NON-FERREUX
225 - COMMISSION PARITAIRE POUR LES EMPLOYES DES INSTITUTIONS DE L'ENSEIGNEMENT LIBRE SUBVENTIONNE
225.01 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LES EMPLOYES DES INSTITUTIONS DE L'ENSEIGNEMENT LIBRE SUBVENTIONNE DE LA COMMUNAUTE FLAMANDE
225.02 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LES EMPLOYES DES INSTITUTIONS DE L'ENSEIGNEMENT LIBRE SUBVENTIONNE DE LA COMMUNAUTE FRANCAISE ET DE LA COMMUNAUTE GERMANOPHONE
226 - COMMISSION PARITAIRE POUR LES EMPLOYES DU COMMERCE INTERNATIONAL, DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE
227 - COMMISSION PARITAIRE POUR LE SECTEUR AUDIO-VISUEL
300 - CONSEIL NATIONAL DU TRAVAIL
301 - COMMISSION PARITAIRE DES PORTS
301.01 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LE PORT D'ANVERS, DENOMMEE 'NATIONAAL PARITAIR COMITE DER HAVEN VAN ANTWERPEN'
301.02 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LE PORT DE GAND
301.03 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LE PORT DE BRUXELLES ET DE VILVORDE
301.05 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LES PORTS DE ZEEBRUGGE-BRUGES, D'OSTENDE ET DE NIEUPORT
302 - COMMISSION PARITAIRE DE L'INDUSTRIE HOTELIERE

303 - COMMISSION PARITAIRE DE L'INDUSTRIE CINEMATOGRAPHIQUE
303.01 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LA PRODUCTION DE FILMS
303.03 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR L'EXPLOITATION DE SALLES DE CINEMA
304 - COMMISSION PARITAIRE DU SPECTACLE
306 - COMMISSION PARITAIRE DES ENTREPRISES D'ASSURANCES
307 - COMMISSION PARITAIRE POUR LES ENTREPRISES DE COURTAGE ET AGENCES D'ASSURANCES
309 - COMMISSION PARITAIRE POUR LES SOCIETES DE BOURSE
310 - COMMISSION PARITAIRE POUR LES BANQUES
311 - COMMISSION PARITAIRE DES GRANDES ENTREPRISES DE VENTE AU DETAIL
312 - COMMISSION PARITAIRE DES GRANDS MAGASINS
313 - COMMISSION PARITAIRE POUR LES PHARMACIES ET OFFICES DE TARIFICATION
314 - COMMISSION PARITAIRE DE LA COIFFURE ET DES SOINS DE BEAUTE
315 - COMMISSION PARITAIRE DE L'AVIATION COMMERCIALE
315.01 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LA MAINTENANCE TECHNIQUE, L'ASSISTANCE ET LA FORMATION DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION
315.02 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE DES COMPAGNIES AERIENNES
315.03 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LA GESTION DES AEROPORTS
316 - COMMISSION PARITAIRE POUR LA MARINE MARCHANDE
317 - COMMISSION PARITAIRE POUR LES SERVICES DE GARDIENNAGE ET/OU DE SURVEILLANCE
318 - COMMISSION PARITAIRE POUR LES SERVICES DES AIDES FAMILIALES ET DES AIDES SENIORS
318.01 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LES SERVICES DES AIDES FAMILIALES ET DES AIDES SENIORS DE LA COMMUNAUTE FRANCAISE, DE LA REGION WALLONNE ET DE LA COMMUNAUTE GERMANOPHONE
318.02 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LES SERVICES DES AIDES FAMILIALES ET DES AIDES SENIORS DE LA COMMUNAUTE FLAMANDE
319 - COMMISSION PARITAIRE DES ETABLISSEMENTS ET SERVICES D'EDUCATION ET D'HEBERGEMENT
319.01 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE DES ETABLISSEMENTS ET SERVICES D'EDUCATION ET D'HEBERGEMENT DE LA COMMUNAUTE FLAMANDE
319.02 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE DES ETABLISSEMENTS ET SERVICES D'EDUCATION ET D'HEBERGEMENT DE LA COMMUNAUTE FRANCAISE, DE LA REGION WALLONNE ET DE LA COMMUNAUTE GERMANOPHONE
320 - COMMISSION PARITAIRE DES POMPES FUNEBRES
321 - COMMISSION PARITAIRE POUR LES GROSSISTES-REPARTITEURS DE MEDICAMENTS
322 - COMMISSION PARITAIRE POUR LE TRAVAIL INTERIMAIRE ET LES ENTREPRISES AGREEES FOURNISSANT DES TRAVAUX OU SERVICES DE PROXIMITE
322.01 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LES ENTREPRISES AGREEES FOURNISSANT DES TRAVAUX OU SERVICES DE PROXIMITE
323 - COMMISSION PARITAIRE POUR LA GESTION D'IMMEUBLES, LES AGENTS IMMOBILIERS ET LES TRAVAILLEURS DOMESTIQUES
324 - COMMISSION PARITAIRE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE DU DIAMANT
325 - COMMISSION PARITAIRE POUR LES INSTITUTIONS PUBLIQUES DE CREDIT
326 - COMMISSION PARITAIRE DE L'INDUSTRIE DU GAZ ET DE L'ELECTRICITE
327 - COMMISSION PARITAIRE POUR LES ENTREPRISES DE TRAVAIL ADAPTE, LES ATELIERS SOCIAUX ET LES 'MAATWERKBEDRIJVEN
327.01 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LE SECTEUR FLAMAND DES ENTREPRISES DE TRAVAIL ADAPTE, DES ATELIERS SOCIAUX ET DES 'MAATWERKBEDRIJVEN'
327.02 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LES ENTREPRISES DE TRAVAIL ADAPTE SUBSIDIEES PAR LA COMMISSION COMMUNAUTAIRE FRANCAISE
327.03 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LES ENTREPRISES DE TRAVAIL ADAPTE DE LA REGION WALLONNE ET DE LA COMMUNAUTE GERMANOPHONE
328 - COMMISSION PARITAIRE DU TRANSPORT URBAIN ET REGIONAL
328.01 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE DU TRANSPORT URBAIN ET REGIONAL DE LA REGION FLAMANDE
328.02 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE DU TRANSPORT URBAIN ET REGIONAL DE LA REGION WALLONNE
328.03 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE DU TRANSPORT URBAIN ET REGIONAL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
329 - COMMISSION PARITAIRE POUR LE SECTEUR SOCIO-CULTUREL
329.01 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LE SECTEUR SOCIO-CULTUREL DE LA COMMUNAUTE FLAMANDE
329.02 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LE SECTEUR SOCIO-CULTUREL DE LA COMMUNAUTE FRANCAISE ET GERMANOPHONE ET DE LA REGION WALLONNE
329.03 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LES ORGANISATIONS SOCIO-CULTURELLES FEDERALES ET BICOMMUNAUTAIRES
330 - COMMISSION PARITAIRE DES ETABLISSEMENTS ET DES SERVICES DE SANTE
331 - COMMISSION PARITAIRE POUR LE SECTEUR FLAMAND DE L'AIDE SOCIALE ET DES SOINS DE SANTE
332 - COMMISSION PARITAIRE POUR LE SECTEUR FRANCOPHONE ET GERMANOPHONE DE L'AIDE SOCIALE ET DES SOINS DE SANTE
333 - COMMISSION PARITAIRE POUR LES ATTRACTIONS TOURISTIQUES
335 - COMMISSION PARITAIRE DE PRESTATION DE SERVICES ET DE SOUTIEN AUX ENTREPRISES ET AUX INDEPENDANTS
336 - COMMISSION PARITAIRE POUR LES PROFESSIONS LIBERALES

337 - COMMISSION PARITAIRE AUXILIAIRE POUR LE SECTEUR NON-MARCHAND
339 - COMMISSION PARITAIRE POUR LES SOCIETES DE LOGEMENT SOCIAL AGREEES
339.01 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LES SOCIETES DE LOGEMENT SOCIAL AGREEES DE LA REGION FLAMANDE
339.02 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LES SOCIETES DE LOGEMENT SOCIAL AGREEES DE LA REGION WALLONNE
339.03 - SOUS-COMMISSION PARITAIRE POUR LES SOCIETES DE LOGEMENT SOCIAL AGREEES DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
340 - COMMISSION PARITAIRE POUR LES TECHNOLOGIES ORTHOPEDIQUES
341 - COMMISSION PARITAIRE POUR L'INTERMEDIATION EN SERVICES BANCAIRES ET D'INVESTISSEMENT

9. Annexe B : informations sur les études utilisées dans le présent rapport

9.1 Le diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail

Le rapport sur le vélo recourt dans une large mesure aux résultats de l'édition 2017 du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail, qui ont été rassemblés dans le rapport « Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2017 » du SPF Mobilité et Transports (2019).

Le diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail est une enquête fédérale obligatoire qui est organisée tous les trois ans par le SPF Mobilité et Transports. Cette enquête est soumise à l'ensemble des entreprises et des services publics en Belgique qui comptent plus de 100 travailleurs. Si l'entreprise ou organisation compte plusieurs unités d'établissement, le questionnaire est rempli par chacune des unités où travaillent au moins 30 personnes.

Pour chaque unité d'établissement, l'employeur remplit le questionnaire via une application internet développée par le SPF Mobilité et Transports. Les réponses aux questions relatives au choix modal des travailleurs pour leurs déplacements domicile-travail peuvent être apportées sur la base des données conservées par le service du personnel. Le questionnaire comporte également des questions sur l'accessibilité de l'unité d'établissement et les problèmes de mobilité. Pour répondre à toutes ces questions, l'employeur peut procéder à une enquête interne auprès de ses travailleurs. Le SPF Mobilité et Transports a développé une application qui permet de réaliser facilement cette enquête.

Le questionnaire permet d'identifier les travailleurs qui se rendent régulièrement sur le site de l'unité d'établissement. Il s'agit, d'une part, des travailleurs occupés par l'employeur qui se rendent à l'unité d'établissement au moins deux jours par semaine et, d'autre part, des travailleurs externes sous contrat avec un autre employeur mais qui se rendent à l'unité d'établissement au moins deux jours par semaine, tels que les intérimaires, les consultants, etc. En ce qui concerne ce dernier groupe, l'employeur peut exclure certains travailleurs externes de l'enquête pour des raisons pratiques (par exemple, les données pertinentes ne sont pas disponibles), mais cette proportion ne peut pas dépasser 60 % du nombre total de travailleurs externes.

Pour l'édition 2017, un total de 11 536 enquêtes ont été remplies, concernant plus de 1,5 million de travailleurs, soit environ un tiers de la population active en Belgique. Ce diagnostic recueille donc un nombre considérable de données relatives aux déplacements domicile-travail des travailleurs belges. Ces données sur les déplacements domicile-travail des travailleurs sont en outre associées à des données sur l'accessibilité, les problèmes de mobilité et les politiques de mobilité prises au sein des entreprises et institutions de ces travailleurs. Ce lien unique permet de cartographier les déplacements domicile-travail au niveau de l'entreprise.

9.2 Autres études du SPF Mobilité et Transports

Enquête Monitor sur la mobilité des Belges (SPF Mobilité et Transports, 2019b)

L'enquête MONITOR a été réalisée en ligne en 2017 auprès de 10 632 Belges âgés de 6 ans et plus. Elle est composée de deux questionnaires. Le premier questionnaire comprend une série de questions générales sur le répondant et son ménage, comme le nombre de véhicules possédés ou la possession d'abonnements de transport en commun. Les répondants sont également interrogés sur leur utilisation générale des différents modes de transport. Le deuxième questionnaire est appelé « carnet de déplacements ». Pour un jour donné, le répondant doit renseigner l'ensemble de ses déplacements, en détail, leurs motifs et les modes de déplacement utilisés.

La micromobilité en Belgique (SPF Mobilité et Transports, 2020a)

Les résultats présentés dans ce rapport sont issus d'une enquête en ligne réalisée pour le compte du SPF Mobilité et Transports en décembre 2019 auprès de 2 000 adultes belges.

L'enquête porte sur la micromobilité au sens large. Cela comprend les modes de déplacement alternatifs suivants : le vélo sans assistance électrique, le vélo partagé, le vélo à assistance électrique limitée à 25 km/h, le vélo à assistance électrique limitée à 45 km/h, le vélo cargo électrique, la trottinette, la trottinette électrique privée ou partagée, et le mono-roue. L'objectif de ce questionnaire est d'évaluer les aspects suivants : l'utilisation de ces modes alternatifs, leurs avantages et inconvénients, les aspects de sécurité, leurs potentiels futurs.

Avantages et inconvénients des modes de transport usuels (SPF Mobilité et Transports, 2020b)

Cette enquête a été réalisée en décembre 2019 à la demande du SPF Mobilité et Transports. Cette enquête, menée auprès d'un panel de 2 000 répondants, représentatifs de la population belge, avait pour objectif de recueillir des informations sur divers facteurs qui peuvent influencer l'usage ou le non-usage des principaux modes de transport que sont le train, les MTB (métro/tram/bus), le vélo et la marche, la voiture individuelle ainsi que le covoiturage.

Le questionnaire d'enquête comportait 7 parties. La première partie, soumise à l'ensemble du panel, était consacrée aux fréquences d'usage des différents modes de transport envisagés chez les 2 000 répondants du panel. Chacune des 6 autres parties de l'enquête avait pour objectif de recueillir des informations sur un mode de transport en particulier. En raison de la longueur du questionnaire, les 2 000 répondants n'ont pas été interrogés sur tous les modes de transport envisagés : 2 listes distinctes ont été créées. Le train, le vélo et la voiture ont été regroupés d'une part ; et les MTB, la marche et le covoiturage, d'autre part. Les questions relatives aux modes de transport de la première liste ont été soumises à la moitié du panel, soit 1 000 répondants ; et celles relatives aux modes de transport de la seconde liste aux 1 000 autres répondants. La répartition, entre les deux listes de questions, a été faite de manière à garantir la représentativité des 2 « sous-panels » de répondants.

Enquêtes BEMOB sur l'impact du COVID-19 (SPF Mobilité et Transports, 2020c et Mobilité et Transports, 2021a)

Le SPF Mobilité et Transports a réalisé deux enquêtes en ligne afin de recueillir des données sur la mobilité des Belges avant et pendant les différentes phases de confinement et de déconfinement. Cette enquête vise à apporter un éclairage sur l'impact potentiel à plus long terme de cette crise sur les comportements de mobilité, et ce, à différents égards : fréquence des déplacements, utilisation et perception des modes de transport, télétravail, achats en ligne, voyages à l'étranger ou encore achat de véhicules. La première enquête a été réalisée en juin 2020 et la deuxième durant les mois de novembre et décembre 2020. Toutes deux ont été réalisées auprès d'un panel de 2 000 répondants représentatifs de la population belge.

Au travers de l'ensemble des questions posées au panel de répondants, ils ont tenté d'apporter des éléments de réponse à cette question d'actualité : dans quelle mesure les Belges ont-ils modifié leurs habitudes de mobilité ? Et quelles sont leurs intentions et/ou souhaits en la matière, lorsque la crise sanitaire du COVID-19 sera résolue ?

Enquête BEMOB sur les déplacements domicile-travail en 2019 et 2020 (SPF Mobilité et Transports, 2021b)

Le SPF Mobilité et Transports a commandé à deux reprises (en décembre 2019 et en décembre 2020) une enquête en ligne auprès de 2 000 travailleurs belges afin d'obtenir des informations détaillées sur les modes de transport principaux et secondaires utilisés dans le cadre des déplacements domicile-travail. La deuxième enquête a été réalisée durant la deuxième vague de COVID-19, une période durant

laquelle de strictes mesures de confinement étaient appliquées. Ce contexte a eu un impact significatif sur les résultats des déplacements domicile-travail.

Enquête BEMOB sur la pratique du vélo en Belgique (SPF Mobilité et Transports, 2022)

Cette enquête a été réalisée en ligne en décembre 2021 auprès de 3 750 Belges adultes. Elle constitue une seconde édition de l'enquête sur la micromobilité au sens large menée en 2019. Elle se concentre cette fois sur le vélo, les motifs de déplacement, leurs avantages et inconvénients, les intentions d'achat ainsi que l'impact de l'électrification croissante des vélos.