

# Rapport CNT: dplacements domicile- travail à vélo



Le plan d'action "Be cycliste" 2021-2024 lancé par le gouvernement fédéral visait à promouvoir le vélo comme moyen de déplacement écologique, efficace, économique et rapide. Le Conseil National du Travail (CNT) et le Conseil Central de l'Économie (CCE) ont établi un rapport intermédiaire sur l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail.

**Sujets:** [Politique gouvernementale](#), [Sécurité routière](#), [Promotion de la santé](#)

©: preventMail 23/2022

**Last change:** 29.08.22

---

---

## Concertation sociale et mobilité

Le Conseil National du Travail (CNT) et le Conseil Central de l'économie (CCE) s'accordent à dire que la concertation sociale est un levier important dans le cadre des déplacements domicile-travail, tant sur le plan des contributions financières à prendre en charge par les employeurs et les travailleurs qu'au niveau des instruments susceptibles d'encourager les changements de comportement (p.ex. budget mobilité, cadre fiscal spécifique pour les déplacements domicile-travail et pour les voitures de société).

En février 2022, un nouvel article a d'ailleurs été ajouté à la CCT n°90 du 20 décembre 2007 concernant les **avantages non courants** liés aux résultats pour y inclure des objectifs en lien avec la mobilité (p.ex. sensibiliser les travailleurs à la mobilité partagée, les encourager à utiliser le transport multimodal, le budget mobilité, etc.).

## Utilisation du vélo

Les déplacements à vélo ont connu une forte augmentation entre 2005 (7,8%) et 2017 (11,1%). La majorité des navetteurs utilisant le vélo comme mode de transport principal pour les trajets domicile-travail (92%) résident à moins de 15 kilomètres de leur lieu de travail. La crise sanitaire semble avoir renforcé la popularité du vélo: le pourcentage de répondants qui utilisent le vélo de manière habituelle ou occasionnelle pour se rendre au travail s'est accru (30,5% en 2020 contre 28,9% en 2019).

Le développement du vélo à assistance électrique a favorisé les déplacements domicile-travail à vélo, surtout pour les plus longues distances. Au plus l'assistance est élevée, au plus la distance moyenne parcourue est importante: 5,7 km avec un vélo à assistance normale, 10 km avec un vélo à assistance électrique limitée à 25 km/h et 25 km avec un speed pedelec. En 2020, environ 7,5% des travailleurs effectuaient des déplacements domicile-travail à vélo et bénéficiaient d'un vélo de société. Une grande partie de ces vélos sont des vélos à assistance électrique.

En Belgique, parmi les 30% de travailleurs habitant à moins de 5 kilomètres de leur lieu de travail, 1 sur 4 (24%) utilise le vélo comme mode de transport principal pour aller au travail et 1 sur 2 (56%) opte pour la voiture ou la moto.

## Utilisation différenciée

L'utilisation du vélo varie en fonction des secteurs du fait de différences au niveau de la situation géographique et de l'origine de leurs travailleurs, de l'organisation du travail et de leur politique de mobilité. Les travailleurs des institutions financières et des entreprises de technologie de l'information, par exemple, viennent en général de loin et auront moins tendance à utiliser un mode de transport actif pour se rendre au travail.

Il existe aussi de grandes disparités entre les régions en termes d'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail (Flandre > Bruxelles > Wallonie). Ces disparités pourraient s'expliquer par la qualité et la sécurité de l'infrastructure cyclable, par des différences au niveau de la culture du vélo et par la topologie. Les problèmes les plus cités par les répondants sont la dangerosité (57%) et la distance trop importante entre le domicile et le lieu de travail (56%).

## Indemnisation par l'employeur

Le nombre de salariés bénéficiant d'une indemnité vélo a augmenté de 46% entre 2016 et 2020. Un nombre croissant de CCT sectorielles prévoient désormais une indemnité vélo spécifique, octroyée au personnel qui utilise le vélo pour parcourir la totalité ou une partie de la distance domicile - travail.

## Combinaison train + vélo

Selon les Conseils, la SNCB devrait offrir des formules tarifaires train-vélo et adapter le matériel roulant existant pour pouvoir transporter un plus grand nombre de vélos. Elle devrait aussi continuer à proposer des parkings à vélos non sécurisés gratuits. Pour ce qui concerne les parkings à vélos sécurisés, il faudrait définir une politique tarifaire uniforme.

En outre, afin d'augmenter l'offre de vélos partagés dans les gares, la SNCB devrait conclure des partenariats avec des entreprises de vélos partagés et étudier la possibilité de créer des places de stationnement supplémentaires pour les vélos à proximité des gares sur des terrains inutilisés.

Source: **Rapport intermédiaire sur la promotion du vélo pour les déplacements domicile-travail**, CNT