

**CONSEIL NATIONAL
DU TRAVAIL**

**CONSEIL CENTRAL DE
L'ECONOMIE**

RAPPORT N° 139

**CCE 2025-2055
CO 1000**

Séance commune des Conseils du 5 novembre 2025

« L'usage du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail : évaluation de l'impact de la CCT n° 164 »

3.316

Contexte

Par lettre du 30 juin 2025, Monsieur Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat, et de la Transition environnementale, a sollicité l'avis du Conseil central de l'économie (CCE) et du Conseil national du travail (CNT) dans le cadre de l'évaluation du plan Be Cyclist (et, plus précisément, de la mesure « relative à l'étude de l'optimisation de l'indemnité vélo pour les trajets domicile-lieu de travail ») et de la préparation du nouveau plan d'action fédéral pour la promotion du vélo.

D'une part, le ministre demande des informations permettant d'évaluer l'impact de la mesure précitée du plan Be Cyclist, et plus précisément des informations sur :

- l'impact de la CCT n°164 sur l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail, sur la santé des travailleurs, sur le nombre et la gravité des accidents intervenus sur le chemin du travail, sur l'impact pour l'économie, ainsi que sur les mesures de compensation (crédits d'impôts temporaires en cas d'augmentation obligatoire/facultative de l'indemnité vélo) ;
- l'évolution du nombre de salariés qui reçoivent une indemnité vélo ;
- les (sous-)commissions paritaires [(S)CP] qui auraient augmenté le montant de l'indemnité vélo prévu dans leurs conventions collectives de travail après l'entrée en vigueur de la CCT n° 164.

D'autre part, dans le cadre de la préparation du nouveau plan d'action fédéral pour la promotion du vélo, le ministre souhaiterait recevoir des recommandations des Conseils (basées ou non sur les informations susmentionnées) visant à encourager davantage l'utilisation du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail.

Le présent rapport, qui a été approuvé le 5 novembre 2025 par l'assemblée plénière commune des Conseils, constitue une contribution du CCE et du CNT à l'évaluation du plan Be Cyclist. En parallèle à ce rapport, le 5 novembre 2025, les Conseils ont remis un avis à travers lequel ils contribuent au futur plan d'action fédéral pour la promotion du vélo.

Executive Summary

Le présent rapport fournit une représentation chiffrée de l'augmentation de l'usage du vélo comme mode de transport pour les déplacements domicile-travail, ainsi que de l'utilisation de l'indemnité vélo, qui permet aux employeurs d'indemniser entièrement ou partiellement leurs travailleurs pour leurs déplacements domicile-travail. L'octroi de l'indemnité vélo a fortement évolué ces dernières années, en particulier depuis l'entrée en vigueur de la CCT n° 164. Cette CCT est une CCT supplétive, qui prévoit une indemnité vélo pour tous les travailleurs du secteur privé pour lesquels aucune CCT d'entreprise ou de secteur n'a prévu une indemnité vélo spécifique.

Plus d'un travailleur belge sur sept parcourt la plus grande partie de ses déplacements domicile-travail de l'année à vélo. S'il on tient également compte de l'usage occasionnel du vélo (p. ex. : uniquement durant les mois d'été) et de l'usage du vélo en tant que mode de transport secondaire (p. ex. : durant le trajet d'approche de la gare), 32 %, soit près d'un travailleur sur trois, utilise le vélo dans le cadre de ses déplacements domicile-travail.

La popularité croissante de l'indemnité vélo se traduit en un nombre croissant de salariés qui perçoivent une indemnité vélo et en un nombre croissant d'employeurs qui octroient des indemnités vélo à leurs travailleurs. En 2024, un salarié sur cinq a bénéficié d'une indemnité vélo pour un montant total de 329 millions d'euros sur une base annuelle.

Après l'entrée en vigueur de la CCT supplétive n° 164, 7 (S)CP ont conclu une CCT qui prévoit une indemnité vélo spécifique. En outre, huit travailleurs du secteur privé sur dix (80,7 %) ont vu le montant de l'indemnité vélo augmenter dans la CCT de leur (S)CP. 58 (S)CP (représentant 52 % des travailleurs occupés dans le secteur privé) ont porté le montant de l'indemnité vélo à 0,27 euro/km (soit le montant de référence de la CCT supplétive lors de son entrée en vigueur). 7 (S)CP ont fait correspondre les modalités de l'indemnité vélo établies dans leur CCT à celles de la CCT n° 164. Il semble donc que l'entrée en vigueur de la CCT n° 164 ait été un catalyseur de la tendance positive.

Par ailleurs, le rapport comporte des chiffres complémentaires sur les effets du vélo pour la santé et sur les retombées socio-économiques de l'économie du vélo.

Table des matières

Contexte.....	2
Executive Summary	3
1. Méthodologie utilisée	5
2. La tendance positive que connaît le vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail se poursuit	6
3. L'utilisation de l'indemnité vélo augmente	7
3.1. Un nombre croissant de travailleurs demandent une indemnité vélo	7
3.2. De plus en plus d'employeurs octroient des indemnités vélo	9
3.3. De plus en plus de CCT sectorielles prévoient une indemnité vélo	11
3.4. Utilisation limitée du crédit d'impôt.....	16
4. Les effets de la pratique du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail sur la santé.....	17
5. Les retombées socio-économiques de l'économie du vélo	19
Bibliographie	22
Annexe.....	23

1. Méthodologie utilisée

Pour donner une idée approximative¹ de l'impact de la CCT n°164 sur l'usage du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail, sur la santé des travailleurs et sur le nombre d'accidents de vélo intervenus sur le chemin du travail, la situation avant l'entrée en vigueur de la CCT n° 164 (au 1^{er} mai 2023) est comparée avec la situation après l'entrée en vigueur de celle-ci. Le [rapport des Conseils sur l'usage du vélo](#), datant du 25 octobre 2022, contient des données chiffrées décrivant la situation antérieure au 1^{er} mai 2023. Pour décrire la situation postérieure au 1^{er} mai 2023, nous avons actualisé les données du rapport sur l'usage du vélo précité, là où cela était possible.

L'impact sur l'économie découlant de l'usage du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail n'a pas été abordé dans le rapport sur l'usage du vélo des Conseils. Les retombées socio-économiques de l'économie du vélo sont présentées à l'aide des données chiffrées de l'étude « *L'économie du vélo en Belgique et son influence sur la situation socio-économique du pays* », menée par Transport & Mobility Leuven en 2024 (De Wachter et al., 2024) et d'analyses du marché plus récentes de la fédération sectorielle Traxio.

Pour évaluer l'évolution du nombre de salariés qui reçoivent une indemnité vélo et l'ampleur de l'utilisation des mesures de compensation² du gouvernement fédéral, nous utilisons des données chiffrées du SPF Finances.

L'évolution des régimes convenus au niveau sectoriel concernant l'intervention de l'employeur dans les frais de déplacements domicile-travail à vélo est cartographiée en comparant le relevé réalisé par les secrétariats sur la base des informations du SPF ETCS datant du 18 mai 2022³ avec leur relevé basé sur les informations du SPF ETCS du 15 avril 2025.

¹ Ces données chiffrées ne permettent pas en tant que telles d'établir un lien de causalité entre la CCT n° 164 d'une part et l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail, la santé des travailleurs ou le nombre d'accidents de vélo sur le trajet entre le domicile et le lieu de travail d'autre part : en effet, sur la base de ces données chiffrées, l'impact de cette CCT en tant que tel ne peut pas être isolé de celui d'autres facteurs qui influencent eux aussi l'usage du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail.

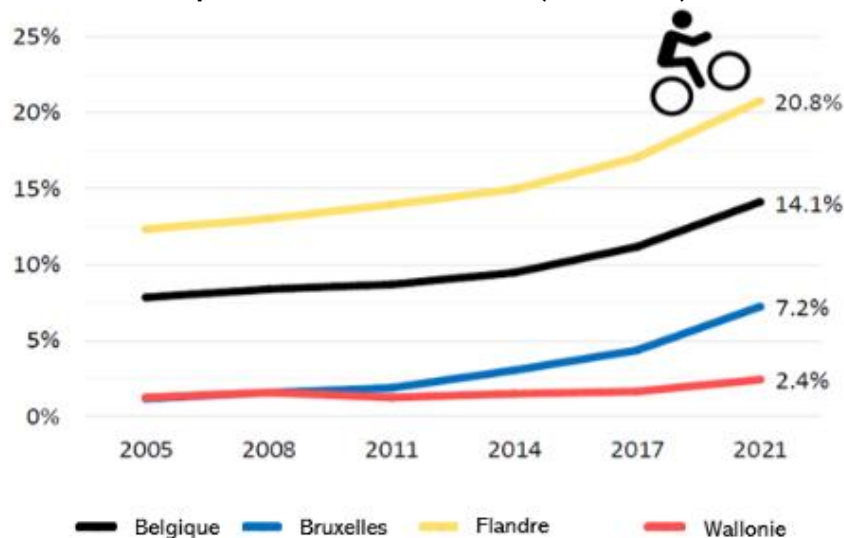
² D'une part, il s'agit du crédit d'impôts temporaire en cas d'augmentation obligatoire de l'indemnité vélo sur la base de la CCT n° 164 (voir l'AR du 7 janvier 2023 déterminant les modalités d'application du crédit d'impôt pour l'indemnité kilométrique vélo octroyée en application de la CCT n° 164) et, d'autre part, du crédit d'impôts temporaire en cas d'augmentation facultative de l'indemnité vélo (voir l'AR du 21 mars 2024 déterminant les modalités d'application du crédit d'impôt pour l'augmentation facultative de l'indemnité kilométrique vélo).

³ Vous retrouverez la méthodologie utilisée et les résultats de l'aperçu du 18 mai 2022 dans le [rapport sur l'usage du vélo des Conseils](#).

2. La tendance positive que connaît le vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail se poursuit

Le diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail⁴ enregistre à chaque édition une hausse de l'utilisation du vélo comme moyen de transport principal dans le cadre des déplacements domicile-travail (Figure 2-1). Dans l'édition de 2021-2022, le vélo atteignait une part modale de 14,1 % (SPF Mobilité et Transports, 2023). Les chiffres de l'édition 2024 ne sont pas encore disponibles⁵, mais la tendance est à la hausse. À plus petite échelle, l'enquête BEMOB de 2022-2023⁶ notait une part modale de 15 % (SPF Mobilité et Transports, 2024).

Figure 2-1 : Évolution dans la part modale du vélo comme moyen de transport principal pour les déplacements domicile-travail (2005-2021)



Source : SPF Mobilité et Transports (2023), Enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail 2021-2022

Dans les chiffres du diagnostic fédéral, l'utilisation occasionnelle du vélo (p. ex. uniquement durant les mois d'été) ou en tant que mode de transport secondaire, en complément d'autres modes de transport, n'est pas prise en compte. En pratique, les cyclistes sont plus nombreux que ce que les chiffres ci-dessus le font supposer. Pour se rendre au travail, 12 % des personnes interrogées dans l'enquête BEMOB de 2022-2023 ont utilisé au moins 10 fois dans l'année un vélo en tant qu'alternative à leur mode de transport principal habituel (SPF Mobilité et Transports, 2024b). 7 % des participants ont utilisé le vélo pour parcourir une partie de leur trajet domicile-travail, plus précisément en tant que mode de transport pour le trajet

⁴Le diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail est une enquête fédérale obligatoire 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 plus d'informations, cliquez [ici](#).

⁵ Le SPF Mobilité et Transports publiera les chiffres au printemps 2026.

⁶ Les enquêtes BEMOB du SPF Mobilité et Transports sont des enquêtes à petite échelle, en ligne, menées par le bureau d'étude iVOX auprès d'un panel représentatif de la population belge. Elles complètent le diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail. L'enquête de 2022-23 a été répétée tous les trois mois pour un total de 8 750 participants.

d'approche ou final en combinaison avec un autre mode de transport principal. S'il on tient compte de ces cyclistes, 32 %⁷ des travailleurs utilisent leur vélo dans leur déplacements domicile-travail. Dans l'enquête BEMOB de 2019-2020, ils n'étaient encore que 28,9 % (2019) et 30,5 % (2020) (SPF Mobilité et Transports, 2021).

3. L'utilisation de l'indemnité vélo augmente

3.1. Un nombre croissant de travailleurs demandent une indemnité vélo

La popularité croissante du vélo pour les déplacements domicile-travail est aussi 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. Au cours des années 2022-2024 (Tableau 3-1), la tendance à la hausse du nombre de salariés, du montant moyen par salarié et du montant total des indemnités versées, révélée dans le rapport sur l'usage du vélo des Conseils (évolution 2014-2021)⁸, se poursuit.

En 2024, 867 751 salariés (soit quelque 20,4% des salariés en Belgique⁹) ont demandé une indemnité vélo, pour un montant total de 329 millions d'euros sur une base annuelle. À titre de comparaison, en 2021, ils étaient 631 604 salariés (soit quelque 15,1 % des salariés en Belgique). L'indemnité vélo moyenne sur une base annuelle par salarié est passée de 270 euros (en 2021) à 380 euros (en 2024).

Tableau 3-1 : Évolution des indemnités vélo (niveau macroéconomique, 2022-2024 sur base annuelle)

Année de revenus	2022	2023	2024
Nombre de salariés	782 379	836 061	867 751
Montant total indemnité vélo salariés (en EUR)	233 565 422,7	269 648 911,4	329 391 220,26
Nombre d'entreprises	57 722	61 746	63 957
Indemnité vélo moyenne par salarié (en EUR)	299	323	380

Source : informations fournies par le SPF Finances

⁷ Les participants utilisant habituellement leur vélo pour leur trajet d'approche ou final et occasionnellement pour leur trajet entier ne sont comptabilisés qu'une seule fois.

⁸ Seuls les chiffres de 2020 (crise du COVID) se sont écartés de cette évolution positive entre 2014 et 2021. Le montant total et le montant annuel moyen par salarié a baissé de 2019 à 2020.

⁹ Source : chiffres de l'ONSS pour 2024 (nombre de travailleurs occupés).

Introduction du plafond annuel maximal de l'exonération (para)fiscale

Pour promouvoir l'utilisation du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail, le montant maximal de l'indemnité vélo qui est exonéré d'impôts et de cotisations de sécurité sociale a été augmenté (de 0,27 euro/km en 2023 à 0,36 euro/km en 2025). Depuis le 1er janvier 2024, un plafond annuel pour l'exonération fiscale et parafiscale de l'indemnité vélo s'applique : en 2024, ce montant annuel s'élevait à 3 500 euros/an. En 2025, ce plafond est passé à 3 610 euros/an.

En cas de dépassement du plafond kilométrique (0,36 euro/km) ou du plafond annuel (3 610 euros/an), la partie excédentaire est considérée comme un revenu professionnel imposable par le fisc et est considérée comme un salaire par l'ONSS pour le calcul des cotisations de sécurité sociale.

Selon les données chiffrées du SPF Finances¹⁰, durant l'année de revenus 2024, 2 734 salariés ont perçu une indemnité vélo avoisinant le plafond (d'un montant supérieur à 3 400 euros/an) pour un montant total annuel de 11,09 millions. Cela représente 0,3 % du nombre total de salariés qui ont demandé une indemnité vélo en 2024 et 3,4 % du montant total sur base annuelle. Parmi ces salariés, 409 ont reçu exactement le montant correspondant au plafond annuel de 3 500 euros/an pour un montant total de 1,43 million d'euros et 1 958 salariés ont dépassé le plafond annuel (percevant ensemble un montant total annuel de 8,39 millions d'euros). Cela signifie que ces 1 958 salariés doivent payer des impôts et des cotisations de sécurité sociale sur un montant total de 1,54 million d'euros (la partie qui dépasse le plafond annuel).

¹⁰ L'ONSS n'était pas en mesure de fournir de données chiffrées à ce sujet parce que l'indemnité vélo exonérée n'est pas reprise dans la DMFA et la partie excédentaire est incluse, avec d'autres éléments salariaux, dans le code salarial 2 (primes et avantages similaires accordés indépendamment du nombre de journées de travail prestées effectivement durant le trimestre de la déclaration).

3.2. De plus en plus d'employeurs octroient des indemnités vélo

Par souci de clarté : les chiffres ci-dessous du SPF Finances répartissent les entreprises selon leur code NACE. La nomenclature NACE répartit les entreprises selon leurs activités économiques en 21 secteurs d'activité (de A à U) (voir l'annexe pour plus d'informations).

Durant la période comprise entre 2022 et 2024, (tout comme dans le rapport sur l'usage du vélo 2018-2021), le nombre d'employeurs ayant octroyé des indemnités vélo à leurs travailleurs a continué à augmenter dans (presque¹¹) tous les secteurs d'activité de l'économie (Tableau 3-2). Dans neuf secteurs d'activité¹², cette croissance est de 10 % voire plus. Dans le secteur R (secteur des arts, des spectacles et des activités récréatives et autres), le nombre d'employeurs octroyant des indemnités vélo a augmenté de 23 % au cours de la période 2022-2024. Dans le secteur U (Activités des organisations et organismes extraterritoriaux), il a même augmenté de 40 %.

Afin de donner une idée de la part de ces entreprises dans leur secteur, les secrétariats utilisent les chiffres de Statbel sur l'économie marchande non financière (hors secteur agricole, financier et non marchand) (Pirlet et al., 2024).¹³ En 2022, la part des entreprises octroyant une indemnité vélo dans le nombre total d'entreprises du secteur était par exemple inférieure à 5 % dans les secteurs F (construction), J (information et communication), L (Activités immobilières) et M (Activités spécialisées, scientifiques et techniques). Dans les secteurs B (Industries extractives), I (Hébergement et restauration) et E (Production et distribution d'eau ; assainissement, gestion des déchets et dépollution), cette part était supérieure à 15 % (respectivement 16 %, 17 % et 22 %).

Les chiffres de l'édition 2021-22 du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail montrent ce qui suit : 95 % des unités d'établissement participantes indiquent proposer une indemnité vélo¹⁴, ce qui représente une augmentation de 10 % par rapport à l'édition de 2017 (SPF Mobilité et Transports, 2023). Cela signifie que 92 % des travailleurs occupés dans des entreprises comptant minimum 100 travailleurs se voient proposer une indemnité vélo (s'ils

¹¹ Dans le secteur K (Activités financières et d'assurance), entre 2023 et 2024, le nombre d'entreprises est resté constant et dans les secteurs L (Activités immobilières) et T (Activités des ménages en tant qu'employeurs), on remarque une légère baisse dans le nombre d'entreprises entre 2023-24 (pour le secteur L) et 2022-23 (pour le secteur T).

¹² Il s'agit des secteurs A (Agriculture, sylviculture et pêche), B (Industries extractives), G (commerce de gros et de détail et réparation de véhicules automobiles et de motocycles), J (Information et communication), M (Activités spécialisées, scientifiques et techniques), N (Activités de services administratifs et de soutien), P (Enseignement), R (secteur des arts, des spectacles et des activités récréatives et autres), et U (Activités des organisations et organismes extraterritoriaux).

¹³ En 2022, l'économie marchande non financière en Belgique comptait 750 852 entreprises, réparties sur les secteurs suivants : B à J et L à N.

¹⁴ L'employeur doit cocher la case correspondant à son cas : soit la mesure en faveur de la mobilité « indemnité vélo » est actuellement prise (oui), soit elle n'est pas actuellement en vigueur, soit elle n'est pas planifiée (non), soit elle est planifiée dans le futur (planifié). Le montant par kilomètre est également demandé.

satisfont aux conditions). La grande majorité des employeurs ont octroyé le montant maximal de l'exonération (para)fiscale (0,25 euro/km pour l'exercice d'imposition 2022).

Tableau 3-2 : Évolution des indemnités vélo dans les secteurs (2022-2024 sur base annuelle)

Code NACE	2022		2023		2024	
	Nombre d'entreprise	Montant total (€)	Nombre d'entreprise	Montant total (€)	Nombre d'entreprise	Montant total (€)
A	1.018	1.427.144	1.110	1.714.112	1.169	1.941.891
B	28	133.474	30	147.713	31	173.560
C	5.805	41.475.335	6.134	45.680.090	6.358	54.050.553
D	82	907.405	83	1.040.329	90	1.515.997
E	346	4.069.221	360	4.632.434	361	5.876.755
F	5.102	5.185.853	5.416	6.069.048	5.420	7.526.652
G	12.145	27.421.615	13.108	32.032.416	13.981	38.466.179
H	1.728	14.267.207	1.832	16.448.226	1.893	19.092.003
I	8.546	8.264.076	8.693	9.515.776	8.857	11.800.262
J	1.653	2.932.952	1.836	3.771.356	1.894	4.549.063
K	1.689	4.276.272	1.856	5.049.774	1.856	6.373.121
L	847	1.732.738	957	2.267.032	932	2.893.947
M	5.235	9.396.229	5.680	11.674.321	5.964	14.667.506
N	2.982	16.344.469	3.239	20.019.592	3.309	23.573.884
O	1.087	22.971.690	1.118	26.713.857	1.152	34.518.537
P	1.257	25.659.510	1.309	28.359.649	1.421	31.620.607
Q	4.190	39.579.175	4.474	44.836.329	4.605	58.524.428
R	1.447	2.406.010	1.608	3.177.047	1.872	4.443.915
S	2.255	4.550.297	2.420	5.315.745	2.478	6.725.608
T	214	389.369	212	460.502	221	593.351
U	32	60.693	40	87.334	53	118.810

Source : informations fournies par le SPF Finances

Le montant total des indemnités vélo octroyées augmente dans tous les secteurs d'activité

Durant la période 2022-2024, le montant total alloué aux indemnités a continué à augmenter¹⁵ dans tous les secteurs d'activité de l'économie. La croissance en pourcentage sur cette période varie entre 19 % (secteur P, Enseignement) et 49 % (secteur U, Activités des organisations et organismes extraterritoriaux).

¹⁵ Par rapport au montant total dans chaque secteur d'activité en 2021, dont vous pourrez consulter les chiffres dans le [rapport sur l'usage du vélo rédigé par les Conseils](#).

3.3. De plus en plus de CCT sectorielles prévoient une indemnité vélo

Par souci de clarté : le relevé ci-dessous réalisé par le secrétariat du CCE répartit les travailleurs et les employeurs selon les (sous-)commissions paritaires dont ils relèvent. Au 15 avril 2025, le relevé comprenait 163¹⁶ (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.

Le Tableau 3-3 donne un aperçu des (S)CP qui prévoient ou non une indemnité vélo spécifique dans leur CCT¹⁷. Le 15 avril 2025, sur les 163 (sous-)commissions paritaires ou (S)CP, 119 (représentant 2 777 958 travailleurs, soit 90,3% des travailleurs occupés dans le secteur privé)¹⁸ avaient conclu une CCT qui prévoit une telle indemnité vélo spécifique. Au 18 mai 2022, elles étaient seulement 114.

Après l'entrée en vigueur de la CCT n° 164 au 1er mai 2023, 7 (S)CP¹⁹ sont passées à une CCT qui prévoit une indemnité vélo spécifique (Tableau 3-3). 128 408 travailleurs relèvent de ces 7 (S)CP, qui représentent ensemble 4,2 % des travailleurs occupés dans le secteur privé.

¹⁶ Le relevé du 18 mai 2022 comptait 165 (S)CP : la CP 309 a été supprimée le 1er juillet 2019, la CP 117 le 1er avril 2023.

¹⁷ Le relevé a été effectué sur la base des informations fournies par le SPF ETCS. Ces informations 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 de la (S)CP.

¹⁸ Les données chiffrées utilisées comme source sont celles de l'ONSS pour le T3 de 2024 (nombre de travailleurs occupés) par (sous) commission paritaire.

¹⁹ Dans le relevé du 18 mai 2022, la CP 117 et la CP 309 prévoient une indemnité vélo spécifique, mais ces CP ont récemment été dissoutes.

Tableau 3-3 : Relevé des (sous-)commissions paritaires selon qu'une indemnité vélo est prévue dans leurs CCT

Situation au 15.04.2025	Numéro des (S)CP concernées	Nombre de travailleurs occupés 2024Q3
Prévoient une indemnité vélo spécifique	CP 100, SCP 102.01 ² , SCP 102.03 ² , SCP 102.05, SCP 102.07, SCP 102.08 ² , CP 102.09, CP 104, CP 105, SCP 106.01, SCP 106.02, SCP 106.03, CP 107, CP 109, CP 110, CP 111, CP 112, CP 113 ² , SCP 113.04 ² , CP 114, CP 115, CP 118, CP 119, CP 120, SCP 120.01, SCP 120.03, CP 121, CP 124, SCP 125.01, SCP 125.02, SCP 125.03, CP 126, CP 127, CP 128, CP 129, CP 130 ³ , CP 132, CP 133, CP 136, CP 139, CP 140 ³ , 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 210 ² , CP 211, CP 214, CP 215, CP 216, CP 219, CP 220, CP 221, CP 222, CP 224, CP 225 ³ , SCP 225.01 ³ , CP 226, SCP 301.01 ³ , SCP 301.02, CP 302, SCP 303.03, CP 307, CP 311, CP 312, CP 313, CP 314, SCP 315.01, SCP 315.02, CP 317, SCP 318.02, CP 319 ³ , SCP 319.01, SCP 319.02, CP 320, CP 321, CP 322, 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 333, CP 336, CP 337, SCP 339.03, CP 340, CP 341	2 777 958 ⁴
<i>- pas encore d'indemnité vélo spécifique prévue au 18 mai 2022</i>	<i>CP 104, CP 120.01, SCP 120.03, CP 210, SCP 301.02, CP 322, CP 333</i>	<i>128 408</i>
Ne prévoient pas d'indemnité vélo spécifique et la CCT n° 164 s'applique¹	CP 101, CP 102, SCP 102.02 ² , SCP 102.04 ² , SCP 102.06 ³ , SCP 102.10, SCP 102.11, CP106, CP 116, CP125, CP 142, CP 149, CP 203, CP 205, CP 207, CP 217, CP 223, SCP 225.02, CP 227, CP 300, CP 301, SCP 301.03, SCP 301.05, CP 303, SCP 303.01, CP 304 ³ , CP 306, CP 310, CP 315, SCP 315.03, CP 316, CP 318, SCP 318.01, CP 327 ³ , SCP 327.03, CP 328, SCP 328.03, CP 329, SCP 329.03, CP 334, CP 335, CP 339, SCP 339.01, SCP 339.02	297 092

Notes :

¹ La CCT n° 164 ne porte pas atteinte aux conventions collectives de travail (CCT) conclues au niveau de l'entreprise qui prévoient l'octroi d'une indemnité spécifique pour les déplacements domicile-travail effectués à vélo. Dans ce cas, les modalités d'octroi et les montants établis à ce niveau s'appliquent.

² Les CCT les plus récentes des SCP 102.01, 102.02, 102.03, 102.04, 102.05, 102.08, la CP 113, la CP 113.04 et la CP 210, qui prévoient une indemnité vélo, sont de durée limitée et n'étaient plus en vigueur au 15 avril 2025, selon l'aperçu du SPF ETCS. En supposant que dans un avenir proche, de nouvelles CCT seront déposées au greffe de la Direction générale des Relations collectives de travail, ce relevé ne prend en compte que l'indemnité vélo des CCT les plus récentes, mais expirées.

³ La CCT qui prévoit une indemnité vélo ne s'applique pas à tous les travailleurs relevant de la CP 152, de la CP 225, de la SCP 225.01, de la CP 304, de la CP 319 et de la CP 327. Dans la SCP 102.06, la CP 130, la CP 140 et la SCP 301.01, plusieurs CCT s'appliquent à divers groupes de travailleurs.

⁴ Ce chiffre est une (sur)estimation approximative du nombre de travailleurs occupés pour lesquels la CCT sectorielle prévoit une indemnité vélo spécifique, étant donné que pour un certain nombre (non spécifié) de travailleurs des CP 140, CP 152, CP 225, SCP 225.01, SCP 301.01, CP 304, CP 319 et CP 327 (qui emploient ensemble 33 912 travailleurs), 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 de l'ONSS sur les travailleurs occupés au T3 de 2024.

44 (S)CP (représentant 9,7 % des travailleurs occupés dans le secteur privé) n'ont **pas prévu d'indemnité vélo spécifique** dans leur CCT (voir Tableau 3-3). **La CCT n° 164 s'applique aux travailleurs et aux employeurs qui relèvent de ces (S)CP si aucune CCT concernant une indemnité vélo spécifique n'a été conclue au niveau de l'entreprise.** Parmi ces 44 (S)CP, 9²⁰ sont des commissions paritaires faitières, dans le sens où les compétences de ces

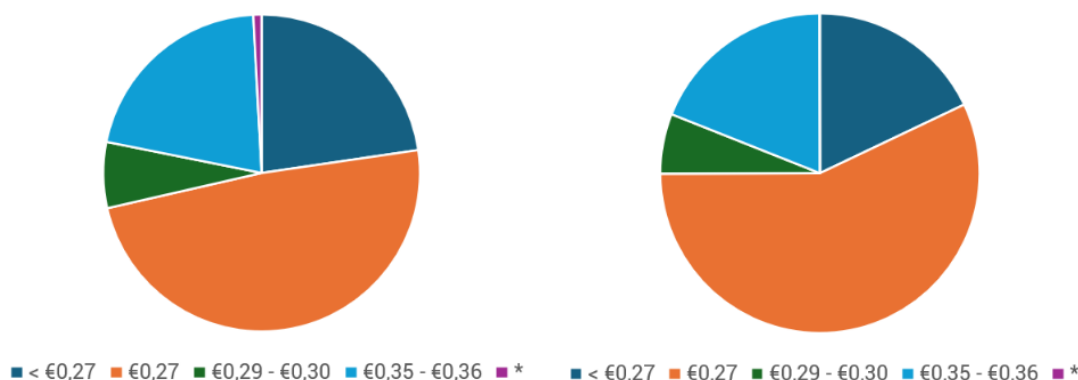
²⁰ Il s'agit des CP 106, 125, 142, 149, 301, 315, 328, 329 et 339. Par conséquent, une CCT prévoyant une intervention patronale en faveur des navetteurs à vélo peut uniquement être conclue au niveau des sous-commissions. En dehors de ces sous-commissions, en principe, aucun employeur (et donc aucun travailleur) ne relève de ces 9 CP. Celles-ci sont les mêmes qu'en 2022.

commissions paritaires ont été entièrement réparties parmi leurs sous-commissions. 4 autres (S)CP²¹ sont inactives, mais non dissoutes.

Grande diversité dans le montant des indemnités vélo spécifiques

Graphique 3-1 montre, tout comme en 2022, une grande diversité dans le montant des indemnités vélo spécifiques : le montant varie entre 0,15 euro/km et 0,36 euro/km (c'est-à-dire le montant maximal de l'exonération (para)fiscale de l'indemnité vélo pour l'année d'imposition 2026, année de revenus 2025). 58 des 119 (S)CP (représentant 1 583 825 travailleurs) prévoient une indemnité kilométrique de 27 cents dans leur CCT comme indemnité vélo spécifique. Dans 24 (S)CP²² (représentant 513 919 travailleurs), le montant de l'indemnité vélo est automatiquement ajusté au montant maximal de l'exonération (para)fiscale.

Graphique 3-1 : 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 travailleurs occupés (à droite), situation au 15.04.2025



Note : Le groupe * rassemble la SCP 142.02, qui prévoit une indemnité vélo spécifique, mais pas une indemnité kilométrique.
Source : calculs propres du secrétariat du CCE sur la base des informations disponibles du SPF ETCS, chiffres de l'ONSS sur les travailleurs occupés au T3 de 2024.

Le montant des indemnités vélo spécifiques a fortement augmenté depuis l'entrée en vigueur de la CCT n° 164

Parmi les 119 (S)CP, 102 ont augmenté le montant de l'indemnité vélo dans leur CCT depuis le relevé datant du 18 mai 2022 (

Tableau 3-4). Tant l'augmentation du montant maximal de l'exonération (para)fiscale de l'indemnité vélo que l'entrée en vigueur de la CCT n° 164 ont certainement exercé une influence sur l'augmentation du montant de l'indemnité vélo dans les CCT sectorielles.

Depuis 2022, le montant maximal de l'exonération (para)fiscale est passé de 0,25 euro/km (année de revenus 2022) à 0,35 euro/km (année de revenus 2024) et 0,36 euro/km (année de revenus 2025). 24 (S)CP (représentant 17 % des travailleurs occupés dans le secteur privé)

²¹ Il s'agit de la CP 101, de la SCP 102.10, de la CP 205 et de la CP 334. La SCP 102.10 a encore été considérée active en 2022, mais n'avait pas conclu de CCT prévoyant une indemnité vélo.

²² Dans le relevé datant du 18 mai 2022, elles étaient encore 28 : les CP 117 et 309 ont récemment été dissoutes. La CP 133 et la SCP 152.02 ont fait passer l'indemnité vélo convenue dans leur CCT à 0,27 euro/km.

ont automatiquement augmenté le montant. Dans sa CCT du 29 janvier 2024, la CP 323 a porté le montant à 0,35 euro/km.

Lors de l'entrée en vigueur, l'indemnité vélo convenue dans la CCT n° 164 s'élevait au 1er mai 2023 à 0,27 euro/km. 58 (S)CP (représentant 52 % des travailleurs occupés dans le secteur privé) ont porté le montant de l'indemnité vélo dans leur CCT à 0,27 euro/km. Au 18 mai 2022, les SCP 120.01, 301.02 et la CP 333 n'avaient pas prévu d'indemnité vélo spécifique dans leur CCT ; elles ont repris le montant de référence de la CCT n° 164.

L'indemnité vélo de la CCT n° 164 est adaptée chaque année selon le mécanisme d'indexation tel que défini à l'article 178, § 3, alinéa 1er, 2° du Code des impôts sur les revenus 1992 : pour l'année de revenus 2025, elle est fixée à 0,29 euro/km. **7 (S)CP font correspondre l'indemnité vélo de leur CCT aux modalités de la CCT n° 164. Parmi ces 7 (S)CP, la CP 104, la SCP 120.03, la CP 210 et la CP 322 n'avaient pas encore prévu d'indemnité vélo spécifique dans leur CCT au 18 mai 2022.**

Tableau 3-4 : Aperçu des (sous-)commissions paritaires selon le changement dans le montant de l'indemnité vélo spécifique 2022-2025

Situation au 15.04.2025	Numéro des (S)CP concernées	Nombre de travailleurs occupés 2024Q3
Prévoient une augmentation du montant	CP 100, SCP 102.01 ² , SCP 102.03 ² , SCP 102.05, SCP 102.07, SCP 102.08 ² , CP 102.09, CP 1041, CP 105, SCP 106.01, SCP 106.02, SCP 106.03, CP 107, CP 109, CP 110, CP 111, CP 112, SCP 113.04 ² , CP 114, CP 115, CP 118, CP 119, CP 120, SCP 120.011, SCP 120.031, CP 121, CP 124, SCP 125.01, SCP 125.02, SCP 125.03, CP 126, CP 127, CP 128, CP 129, CP 130 ³ , CP 132, CP 133, CP 136, CP 139, SCP 140.02, SCP 140.03, SCP 140.04, SCP 140.05, SCP 142.01, SCP 142.02, SCP 142.03, SCP 142.04, CP 144, CP 145, CP 146, SCP 149.01, SCP 149.02, SCP 149.03, SCP 149.04, SCP 152.02, CP 200, CP 201, CP 202, SCP 202.01, CP 209, CP 2101 ² , CP 214, CP 215, CP 216, CP 219, CP 220, CP 221, CP 222, CP 224, SCP 225.01 ³ , CP 226, SCP 301.021, SCP 303.03, CP 307, CP 311, CP 312, CP 313, CP 314, SCP 315.01, SCP 315.02, CP 317, CP 320, CP 321, CP 3221, SCP 322.01, CP 323, CP 325, 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 3331, CP 336, CP 337, SCP 339.03, CP 340, CP 341	2 481 177
-dont le montant est passé à 0,27EUR/km	SCP 102.03 ² , SCP 102.05, SCP 102.08 ² , CP 105, SCP 106.02, SCP 106.03, CP 107, CP 111, CP 112, SCP 113.04 ² , CP 114, CP 115, CP 118, CP 119, CP 120, SCP 120.011, CP 121, CP 124, SCP 125.01, SCP 125.02, SCP 125.03, CP 126, CP 128, CP 129, CP 132, CP 133, CP 136, SCP 140.03, SCP 142.01, SCP 142.03, CP 144, CP 145, CP 146, SCP 149.01, SCP 149.03, SCP 149.04, SCP 152.02, CP 200, CP 201, CP 202, SCP 202.01, CP 209, CP 214, CP 215, CP 216, CP 219, CP 220, CP 221, CP 222, CP 224, CP 226, SCP 301.021, SCP 303.03, CP 311, CP 312, SCP 315.01, CP 321, CP 3331, CP 336	1 583 825
-dont le montant correspond à celui de la CCT n° 164	SCP 102.01 ² , CP 1041, CP 109, CP 110, SCP 120.031, CP 2101 ² , CP 3221	135 613
-dont le montant est passé à 0,36EUR/km	SCP 102.07, CP 102.09, SCP 106.01, CP 127, SCP 140.02, SCP 140.04, SCP 140.05, SCP 142.04, SCP 225.01 ³ , CP 307, CP 314, SCP 315.02, CP 317, CP 320, CP 325, SCP 327.02, SCP 329.01, SCP 329.02, CP 330, CP 331, CP 332, CP 337, SCP 339.03, CP 341	513 919
Ne prévoient pas d'augmentation du montant	CP 113 ² , CP 140 ³ , SCP 140.01, CP 143, CP 148, CP 152 ³ , SCP 152.01, CP 211, CP 225 ³ , SCP 301.01 ³ , CP 302, SCP 318.02, CP 319 ³ , SCP 319.01, SCP 319.02, CP 324, CP 326,	296 781

Notes : Seules les (119 sur 163) (S)CP qui prévoyaient une indemnité vélo spécifique au 15 avril 2025 ont été reprises dans le tableau ci-dessus.

¹ Les CP 104, la SCP 120.01, la SCP 120.03, la CP 210, la SCP 301.02, la CP 322, la CP 333 ne prévoyaient aucune indemnité vélo spécifique dans leur CCT au 18 mai 2025.

² Les CCT les plus récentes des SCP 102.01, 102.03, 102.05, 102.08, la CP 113, la SCP 113.04 et la CP 210, qui prévoient une indemnité vélo, sont de durée limitée et n'étaient plus en vigueur au 15 avril 2024, selon l'aperçu du SPF ETCS. En supposant que dans un avenir proche, de nouvelles CCT seront déposées au greffe de la Direction générale des Relations collectives de travail du SPF ETCS, ce relevé prend en compte l'indemnité vélo des CCT les plus récentes, mais expirées.

³ La CCT qui prévoit une indemnité vélo ne s'applique pas à tous les travailleurs relevant de la CP 152, de la CP 225, de la SCP 225.01, de la CP 304, de la CP 319 et de la CP 327. Dans la CP 130, la CP 140 et la SCP 301.01, plusieurs CCT s'appliquent à divers groupes de travailleurs.

Source : calculs propres du secrétariat du CCE sur la base des informations disponibles du SPF ETCS, chiffres de l'ONSS sur les travailleurs occupés au T3 de 2024.

Diversité dans les modalités

Un cinquième des (S)CP qui prévoient une indemnité vélo spécifique l'assortissent de conditions²³. La CCT n° 164 comporte aussi quelques conditions, dont le plafond fixé par rapport au montant octroyé : « L'octroi de l'indemnité est plafonné à une distance de maximum 20 kilomètres par trajet simple. » (art. 5 de la CCT). **16 (S)CP prévoient une condition semblable** dans leur CCT.

3.4. Utilisation limitée du crédit d'impôt

Par souci de clarté : Dans sa demande d'avis du 30 juin 2025, le ministre Crucke vise deux mesures de compensation du gouvernement fédéral, à savoir :

1. Le crédit d'impôt temporaire en cas d'augmentation obligatoire de l'indemnité vélo sur la base de la CCT n° 164 ;

Les employeurs du secteur privé qui sont tenus d'octroyer une indemnité vélo sur la base de la CCT n° 164 peuvent bénéficier d'une compensation financière temporaire sous la forme d'un crédit d'impôt. Le crédit d'impôt est accordé pour chaque période imposable liée aux exercices d'imposition 2023, 2024, 2025 ou 2026 au cours de laquelle le contribuable introduit une augmentation de l'indemnité kilométrique vélo pour les déplacements effectués durant la période du 1er mai 2023 au 31 décembre 2024.

2. Le crédit d'impôt temporaire en cas d'augmentation facultative de l'indemnité vélo

Les employeurs du secteur privé qui procèdent à une augmentation de l'indemnité vélo de façon volontaire (c'est-à-dire indépendamment de l'indemnité vélo obligatoire sur la base de la CCT n° 164) peuvent également temporairement bénéficier d'un crédit d'impôt. Celui-ci sera accordé en cas d'augmentation de l'indemnité kilométrique vélo appliquée de manière volontaire par l'employeur pour les déplacements domicile-travail effectués par le travailleur durant la période comprise entre le 1er janvier 2024 et le 31 décembre 2026.

Le secrétariat du CCE a abordé les deux mesures de compensation de manière approfondie (en donnant des exemples de la méthode de calcul du crédit d'impôt) dans un [article publié sur le site web](#).

Il ressort des chiffres de l'exercice d'imposition 2024 (année de revenus 2023) que le crédit d'impôt temporaire en cas d'augmentation obligatoire de l'indemnité vélo en raison de l'application de la CCT n° 164 n'a pas suscité beaucoup d'enthousiasme : il n'a été octroyé qu'à 19 contribuables dans l'impôt des personnes physiques (pour un montant total de 12 835 euros) et à seulement 18 entreprises dans l'impôt des sociétés, pour un montant total de 23 672 euros.

²³ 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.

Les données sur l'utilisation du crédit d'impôt temporaire en cas d'augmentation facultative de l'indemnité vélo ne seront connues qu'à l'été 2026.

4. Les effets de la pratique du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail sur la santé

Rouler régulièrement à vélo présente de nombreux avantages pour notre santé physique et mentale. Les études scientifiques ont déjà pu mettre en évidence un grand nombre de ces avantages.²⁴ 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. L'étude de 2022 de l'institut Vias décrit, en s'appuyant sur plusieurs sources scientifiques, que « les cyclistes sont moins stressés que les autres navetteurs, sont moins susceptibles de s'absenter pour cause de maladie, perçoivent leurs trajets domicile-travail comme relativement relaxants et stimulants et sont également les voyageurs les plus satisfaits. De plus, certaines études associent l'utilisation du vélo à un meilleur bien-être mental, à une plus grande vitalité et à un moindre sentiment de solitude. » (p. 19 van Bouwen et al., 2022). L'étude de Decisio (2021) met en évidence, outre l'effet positif du vélo sur la productivité grâce à un absentéisme moindre, le fait que les travailleurs actifs sont plus productifs durant leurs heures de travail que leurs collègues moins actifs. Pratiquer fréquemment le vélo et la course à pied augmente en effet l'état de forme physique et mental.

Diminution du nombre de décès prématurés

L'étude de 2022 de l'institut Vias a chiffré un effet net sur la santé de 1 294 décès prématurés évités par an en Belgique (Bouwen et al., 2022). Pour les cyclistes, les effets bénéfiques pour la santé de l'exercice physique sont beaucoup plus importants que le risque d'accident ou l'exposition accrue à la pollution atmosphérique.

En outre, cette étude a chiffré les effets nets pour la santé de deux scénarios futurs. Premièrement, une augmentation macro de 17,5 % du nombre de kilomètres parcourus à vélo d'ici 2030²⁵ engendrerait une baisse de 89 cas de décès prématurés par an entre 2019 et 2030 (par rapport à 2019). Deuxièmement, un transfert modal de 20 % des déplacements domicile-travail effectués en voiture au profit du vélo et des transports en commun²⁶ permettrait d'éviter 52 décès prématurés chaque année.

²⁴ [Le rapport sur l'usage du vélo des Conseils de 2022](#) y consacre tout un chapitre.

²⁵ Il s'agit d'une prévision du Bureau fédéral du plan, où l'augmentation prend en compte aussi bien les cyclistes fréquents qui rouleront davantage que les nouveaux cyclistes.

²⁶ L'hypothèse est que 20 % des déplacements domicile-travail supérieurs ou égaux à 10 km actuellement effectués en voiture sont remplacés par un déplacement multimodal à vélo et en train. Il ressort d'une enquête de Vias menée auprès de 2 000 personnes que le nombre de kilomètres parcourus à vélo augmenterait de 6,9 %.

Bénéfices nets pour la société

Dans son calcul des coûts et bénéfices sociétaux du vélo, outre les effets positifs pour la santé physique et mentale, l'étude de Transport & Mobility Leuven de 2022 a aussi pris en compte le coût, le temps de déplacement, les frais d'infrastructure et les bénéfices en lien avec les embouteillages, le bruit et l'espace public (Vanpée et al, 2022). Les auteurs ont chiffré que chaque kilomètre parcouru à vélo représente un bénéfice net pour la société (de 0,98 euro/km pour un vélo conventionnel et de 0,22 euro/km pour un vélo électrique), alors que ce même kilomètre parcouru en voiture génère une perte sociale nette (-1,02 euro/km). Cela signifie qu'un transfert modal de la voiture vers le vélo (électrique) génère un bénéfice net de respectivement 1,99 euro (vélo conventionnel) et 1,23 euro (vélo électrique) par kilomètre pour la société. Les effets positifs du vélo pour la santé sont ceux qui ont le plus de poids.

Le nombre d'accidents de vélo durant les déplacements domicile-travail en augmentation

L'usage croissant du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail se traduit en termes absolus en un nombre d'accidents de vélo légèrement plus élevé : de 1 711 cyclistes impliqués dans un accident durant leurs déplacements domicile-travail en 2019 à 1 848 cyclistes en 2023 (chiffres de Statbel²⁷).²⁸ En termes relatifs, le nombre de cyclistes qui utilisent le vélo dans leurs déplacements domicile-travail a augmenté plus rapidement²⁹ que le nombre d'accidents de vélo qui ont eu lieu lors des déplacements domicile-travail. De plus, dans plus de neuf accidents sur dix, l'accident n'a pas causé de blessures ou uniquement des blessures légères. En 2022, la gravité des accidents de vélo (blessure grave ou décès) a augmenté par rapport à 2019 pour de nouveau baisser en 2023³⁰.

La part de cyclistes en speed pedelec dans les accidents de déplacements domicile-travail a fortement augmenté ces dernières années (passant de 4 % des accidents en 2019 à 15 % des accidents en 2023). Le risque qu'un cycliste en speed pedelec garde de graves séquelles (ou plus) des suites d'un accident est plus élevé que pour un cycliste conventionnel ou électrique

²⁷ L'Institut Vias a effectué une infographie des accidents survenus sur le chemin entre le domicile et le travail. Sur la base des chiffres de Statbel, l'institut a sélectionné les accidents qui ont eu lieu les jours ouvrables entre 7 et 9 heures ou entre 16 et 18 heures et dans lesquels les victimes avaient entre 25 et 55 ans.

²⁸ Deux nuances : premièrement, les chiffres montrent un pic en 2022 avec 1 908 cyclistes impliqués dans un accident de circulation depuis et vers le travail. 2022 était une année mortelle pour les utilisateurs vulnérables dans la circulation. Pour plus d'informations, cliquez [ici](#). Et deuxièmement, durant la période 2019-2023, le nombre d'accidents survenus avec un vélo conventionnel a baissé (de 1 281 à 995 cyclistes). Durant cette même période, la part du vélo conventionnel dans les accidents domicile-travail à vélo a baissé de 75 % à 54 %.

²⁹ Durant la période 2019-2023, le nombre d'accidents survenus lors des déplacements domicile-travail a augmenté de 8,0 %. Le nombre de travailleurs occupés qui parcourent leur trajet domicile-travail à vélo a été calculé en multipliant le nombre de travailleurs occupés en 12/2019 et en 12/2023 de l'ONSS par la part modale du vélo dans les déplacements domicile-travail en tant que mode de transport principal en 2019 (BEMOB ; 14,1 %) et en 2023 (BEMOB : 15 %). Durant la période 2019-2023, le nombre de cyclistes dans les déplacements domicile-travail a augmenté de 9,6 %. Si les cyclistes occasionnels ou ceux qui utilisent le vélo comme mode de transport secondaire sont aussi pris en compte dans la part modale du vélo dans les déplacements domicile-travail (BEMOB : 28,5 % en 2019 et 32 % en 2023), le nombre de cyclistes a augmenté de 15,6 % durant la période 2019-2023.

³⁰ En 2019, sur 1 000 accidents de vélo survenus pendant les déplacements domicile-travail, 59 ont donné lieu à une blessure grave ou à un décès. En 2022 et en 2023, ce nombre était respectivement de 64 et de 58 pour 1 000 accidents.

(143 sur 1 000 accidents en comparaison avec respectivement 54 et 64 sur 1 000 accidents) et ce risque a lui aussi augmenté avec le temps (84,5 sur 1 000 accidents en 2019 pour passer à 143 sur 1 000 accidents en 2023).

En ce qui concerne la sécurité et le bien-être des travailleurs qui utilisent le vélo dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail ou en exécution de leur travail, les employeurs doivent respecter un certain nombre d'obligations. Vous trouverez un aperçu des principales obligations en la matière dans [la check-list des secrétariats du CCE et du CNT](#) du 27/02/2024.

5. Les retombées socio-économiques de l'économie du vélo

Le secteur du vélo crée une valeur ajoutée nette et de l'emploi

L'étude de Transport & Mobility Leuven de 2024 propose des chiffres clairs montrant l'impact économique du secteur du vélo sur l'économie belge (De Wachter et al., 2024). En 2022, le secteur a créé une valeur ajoutée nette totale³¹ de 951 millions d'euros et a donné du travail à près de 18 000 équivalents temps plein (ETP). Au cours des 8 dernières années, le secteur a connu une croissance de près de 90 % et présente toujours un potentiel de croissance considérable (cf. ci-dessous).

La valeur ajoutée nette la plus élevée provenait du tourisme à vélo (214 millions d'euros), de l'aménagement et de l'entretien de l'infrastructure cycliste (207 millions d'euros) et de la vente de vélos (214 millions d'euros). En matière d'emploi, ce sont surtout la cyclo-logistique (7 021 ETP), le tourisme à vélo (3 358 ETP) et la vente de vélos (2 813 ETP) qui créent le plus d'emplois.

Selon une étude de marché menée pour la fédération Traxio, l'année 2022 était une année exceptionnelle pour le marché du vélo (Traxio, 2023). Après le premier confinement de mars 2020, il y a eu une vague d'intérêt considérable pour l'achat de nouveaux vélos et pour les réparations/l'entretien de vélo, entraînant des files d'attente devant les magasins de vélos. En 2020, en raison de l'épuisement des stocks existants et en anticipant que la demande resterait potentiellement élevée, les marchands de vélos ont effectué des commandes énormes pour leur stock de l'année 2021. En 2021, cependant, des problèmes au niveau de la production, des matières premières et du transport ont encore engendré une pénurie aussi bien de pièces (câbles de frein, selles, cadres, batteries, moteurs électriques...) que de vélos complets. Les vélos « standard » pouvaient être livrés assez facilement, mais les vélos sur mesure, sportifs et les modèles plus haut de gamme ont connu des problèmes d'approvisionnement. L'approvisionnement de vélos s'est amélioré en 2022, bien que, dans certains cas, la livraison ne pouvait avoir lieu qu'avec un certain retard. Ce coup d'accélérateur dans la vente de vélos a fait de 2022 une année exceptionnelle.

³¹ « La valeur ajoutée nette (VAN) correspond à la valeur totale qu'un secteur économique ajoute à la production de biens et de services, après déduction de la valeur des matières premières utilisées et des services achetés auprès d'autres entreprises. » (p. 5 de De Wachter et al., 2024).

En raison du stock important qui a été accumulé, les magasins de vélos ont effectué moins de commandes en 2023 (Traxio, 2024). En 2024, quatre magasins de vélos sur dix ont accordé des réductions d'au moins 20 % pour écouler le stock restant de la pandémie de coronavirus (vrtnws, 2024). Le mauvais temps et l'essor du marché de l'occasion dans les vélos électriques (notamment grâce au leasing de vélo) ont fait de 2024 une année plus difficile pour le secteur du vélo³².

La trésorerie est un défi majeur pour le marchand de vélos (Traxio, 2023). Celui-ci doit acheter et préfinancer de plus en plus de stocks au préalable. Cela augmente non seulement le volume de ses stocks, mais augmente aussi le risque financier car les prix (d'achat) des vélos, de manière générale, sont en hausse. Cette situation peut être difficile pour les petits acteurs sur le marché et/ou pour ceux qui ont un coussin financier moindre ou une capacité d'emprunt plus faible. Le secteur connaît également une vague de consolidation des reprises et de centralisations de grands groupes ou sociétés d'investissement. En outre, les marchands de vélos sont en pleine vague de professionnalisation, même les plus petits, afin de proposer au client un package comprenant l'entretien et une expertise. Selon Traxio (2025), la professionnalisation joue aussi un rôle dans le leasing de vélo (40 % de la vente de vélo en 2024). « Les sociétés de leasing prennent une part des marges du marchand de vélos mais pour le détaillant, le leasing est avant tout une opportunité. Après tout, la vente de vélos en leasing se fait principalement dans les magasins physiques de vélos. Chaque année, nous constatons une augmentation de la confiance des cyclistes envers les revendeurs spécialisés. » (p.21 de Traxio, 2025).

Le secteur du vélo a un potentiel de croissance considérable

L'étude de De Wachter et al. (2024) identifie quatre activités relatives au vélo relativement récentes qui connaissent une croissance exponentielle en 2022 et qui ont encore un potentiel de croissance considérable: le leasing de vélos et les assurances vélo qui en découlent, les vélos partagés et la cyclo-logistique.

La vente de vélos crée de l'emploi étant donné que près de 70 % des achats de vélos ont encore lieu dans un magasin de vélo physique (Traxio, 2024). En 2023, près de 570 000 vélos ont été vendus.³³ Pour la première fois, la part de vélos électriques (51 %) est plus élevée que celle des vélos traditionnels (49 %). Cette hausse de la part des vélos électriques entraîne une tendance à la hausse du prix, le prix moyen par vélo étant passé de 1 244 euros en 2019 à 1 915 euros en 2023 (De Wachter et al., 2024). Cela engendre une augmentation réelle (si l'on exclut l'inflation) de 31 % du prix de vente moyen. En 2023, le nombre total de vélos d'entreprise en leasing était de 118 757. 80 % des vélos en leasing sont des vélos électriques, dont 15 % sont des speed pedelecs. 2024 a été une année exceptionnelle avec 52 278 nouveaux vélos en leasing (Traxio, 2025).

³² L'évolution de la vente de vélos en Belgique selon les données chiffrées de Traxio : 580 575 vélos (2019), 600 231 (2020), 584 913 (2021), 695 871 (2022), 568 605 (2023) et 540 356 (2024).

³³ Cela représente une baisse de 126 266 unités par rapport à l'année exceptionnelle de 2022.

Instauration réussie de la plateforme d'enregistrement des vélos Mybike en avril 2024

Le vol de vélo ou le risque de se faire voler son vélo décourage les cyclistes (potentiels). Un tiers des personnes interrogées dans le cadre de l'enquête BEMOB de 2019 ont indiqué craindre de se faire voler leur vélo et 26 % des cyclistes de l'enquête BEMOB de 2024 ont déclaré avoir arrêté de faire du vélo ou réduit leur pratique du vélo après avoir subi un vol (SPF Mobilité et Transports, 2020 et 2024a). Chaque année, quelque 30 000 déclarations de vols de vélo sont introduites, soit environ 82 par jour (SPF Mobilité et Transports, 2025). Seuls 48 % des vols de vélo seraient déclarés à la police (SPF Mobilité et Transports, 2024c).

Mybike est une collaboration entre les autorités fédérales, les trois Régions et la police fédérale. La plateforme Mybike.belgium.be permet aux citoyens d'enregistrer leur vélo et de l'identifier à l'aide d'un autocollant. La plateforme d'enregistrement des vélos fonctionne aussi bien pour des vélos d'occasion que pour des vélos neufs. En Région de Bruxelles-Capitale, le système existe déjà depuis 2019, avec 55 793 vélos enregistrés (Dép. MOW, 2025). Depuis la création de Mybike.belgium, 75 057 vélos ont été ajoutés en 1 an, dont 54 850 en Flandre, 6 931 en Bruxelles et 13 276 en Wallonie. Au total, plus de 130 850 vélos y sont déjà enregistrés.

Grâce à l'enregistrement des vélos, les propriétaires de vélos volés retrouvent jusqu'à 3,5 fois plus souvent leur vélo que lorsque celui-ci n'est pas enregistré sur Mybike.

Bibliographie

BOUWEN, L., DONS, E. et A. SCHOETERS (2022). L'impact du vélo sur la santé, le climat et l'économie en Belgique - Revue de la littérature et analyse coût-avantage d'une augmentation de l'utilisation du vélo en Belgique, Bruxelles : Institut Vias.

DECISIO (2021), Schatting monetaire waarde gezondheidseffecten van bewegen door werknemers, Amsterdam, Decisio, 25 p.

DEPARTEMENT MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN. 1 jaar mybike: 130.850 fietsen geregistreerd, meer diefstallen opgelost. <https://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/nieuwsberichten/1-jaar-mybike-130850-fietsen-geregistreerd-meer-diefstallen-opgelost>, consulté le 25.09.2025.

DE WACHTER, E., HENRION, V., VANPEE, R. et B. VAN ZEEBROECK (2024). L'économie du vélo en Belgique et son influence sur la situation socio-économique du pays. Bruxelles : Transport & Mobility Leuven.

PIRLET, F. et N. DE BAETS (2024), Statistiques structurelles sur les entreprises 2022, Bruxelles : Statbel.

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

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

SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS (2023), Enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail 2021- 2021, Bruxelles, SPF Mobilité et Transports, 64 p.

SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS (2024a), Enquête BeMob : Usage du vélo et de la trottinette, SPF Mobilité et Transports, 25 p.

SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS (2024b), Enquête BeMob ; Déplacements domicile-travail en 2022 et 2023, SPF Mobilité et Transports, 10 p.

SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS (2024C), Assurance vélo et vol de vélo, <https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite-durable/velos/assurance-velo-et-vol-de-velo>, consulté le 25.09.2025

SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS (2025), Chiffres-clés du vélo en Belgique - 2ème édition, Bruxelles, SPF Mobilité et Transports, 69 p.

TRAXIO (2023), Le marché belge du vélo en 2022, Bruxelles, Traxio, 36 p.

TRAXIO (2024), Le marché du vélo en Belgique en 2023 : une année de transition, mais pas pour le vélo électrique qui s'adjuge pour la première fois une part de marché de plus de 50 %, <https://www.traxio.be/fr/articles/le-marche-du-velo-en-belgique-en-2023-une-annee-de-transition-mais-pas-pour-le-velo-electrique-qui-s-adjuge-pour-la-premiere-fois-une-part-de-marche-de-plus-de-50>, consulté le 25.09.25.

TRAXIO (2025), L'avenir est au vélo et au leasing!, Bruxelles, Traxio, p. 28.

VANPEE, R. et B. VAN ZEEBROECK (2022). A comparative cost-benefit analysis of cycling within the Benelux and North Rhine-Westphalia. Bruxelles : Transport & Mobility Leuven.

VRTNWS (2024), Stevige kortingen op fietsen: wat is er aan e hand in de fietsenhandel?, <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2024/11/20/fietsen-korting-traxio-velo/>, consulté le 25.09.2025.

Annexe

Les codes NACE sont attribués par l'Union européenne et la Belgique à une classe spécifique d'activité économique (commercial ou autre). L' «activité principale » est le code NACE qu'une certaine « unité économique » (entreprise, institution, personne morale) a défini comme étant celle qui contribue le plus à sa valeur ajoutée totale :

- A – Agriculture, sylviculture et pêche
- B – Industries extractives
- C – Industrie manufacturière
- D – Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur, d'air conditionné
- E – Production et distribution d'eau ; assainissement, gestion des déchets et dépollution
- F – Construction
- G – Commerce ; réparation de véhicules automobiles et de motocycles
- H – Transports et entreposage
- I – Hébergement et restauration
- J – Information et communication
- K – Activités financières et d'assurance
- L – Activités immobilières
- M – Activités spécialisées, scientifiques et techniques
- N – Activités de services administratifs et de soutien
- O – Administration publique et défense ; sécurité sociale obligatoire
- P – Enseignement
- Q – Santé humaine et action sociale
- R – Arts, spectacles et activités récréatives
- S – Autres services
- T – Activités des ménages en tant qu'employeurs et activités indifférenciées des ménages en tant que producteurs de biens et services pour usage propre
- U – Activités des organisations et organismes extraterritoriaux