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

AVIS N° 2.466

CCE 2025-2060
CO 1000

Séance commune des Conseils du 5 novembre 2025

Contribution du CCE et du CNT au nouveau plan d'action fédéral pour la promotion du vélo

3.316

Saisine

Be Cyclist, le premier plan d'action fédéral pour la promotion du vélo, portait sur la période 2021-2024 et faisait la part belle aux déplacements domicile-travail effectués à vélo. À travers leur rapport et leur avis sur l'usage du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail, la CCT n° 164 et leur avis sur la sécurité et le bien-être du cycliste navetteur, le Conseil central de l'Économie et le Conseil national du Travail ont contribué à la concrétisation de ce plan.

L'accord de gouvernement fédéral 2025-2029 prévoit qu'un nouveau plan d'action fédéral pour la promotion du vélo sera rédigé sur la base d'une évaluation du plan Be Cyclist.

Par lettre du 30 juin 2025, Monsieur Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat, et de la Transition environnementale, a adressé une demande d'avis aux Conseils. Dans celle-ci, il demande d'une part des données chiffrées permettant d'évaluer l'impact de la mesure « relative à l'étude de l'optimisation de l'indemnité vélo pour les trajets domicile-lieu de travail » du plan Be Cyclist (et, plus précisément, l'impact de la CCT n° 164). D'autre part, il demande des recommandations des Conseils pour encourager davantage l'utilisation du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail.

À travers le présent avis, qui a été approuvé le 5 novembre 2025 par l'assemblée plénière commune des Conseils, ceux-ci contribuent au nouveau plan d'action fédéral pour la promotion du vélo. Parallèlement à cet avis, le 5 novembre 2025, ils ont remis un rapport dans lequel ils évaluent l'impact de la CCT n° 164.

AVIS

1. Améliorer l'infrastructure pour les cyclistes dans l'espace public

Investir dans des pistes cyclables et des cyclostrades sûres et de qualité

Si le trajet depuis et vers les entreprises (zonings d'entreprises) est dangereux pour les cyclistes à cause de la mauvaise qualité des infrastructures cyclistes ou de l'absence de celles-ci, le risque d'accidents de vélo est plus élevé et les travailleurs sont peu susceptibles d'envisager le vélo comme moyen de transport pour effectuer leurs déplacements domicile-travail. Par conséquent, les Conseils soulignent la nécessité que les autorités publiques des différents niveaux de pouvoir investissent dans des pistes cyclables et des cyclostrades sûres, de qualité et bien entretenues. Selon les Conseils, les projets d'investissement dans une infrastructure cycliste que les différentes entités ont soumis dans le cadre du Plan pour la reprise et la résilience étaient un pas dans la bonne direction.

Les Conseils appellent aussi les autorités publiques des différents niveaux de pouvoir à harmoniser le plus possible les programmes d'investissements dans l'infrastructure liée à la mobilité (dont l'infrastructure cycliste). De cette manière, un réseau de pistes cyclables interconnectées qui s'étend sur tout le territoire belge pourra en effet être mis en place.

2. Rendre la combinaison du train et du vélo plus attractive

Investir dans des parkings à vélos sécurisés dans les gares

De nos jours, les navetteurs possèdent des vélos de plus en chers et sont réticents à l'idée de les laisser à la gare par peur de se les faire voler. Selon les Conseils, investir dans des parkings à vélo sécurisés pourrait supprimer ces craintes et pourrait encourager plus de travailleurs à venir à vélo à la gare et à poursuivre leur trajet domicile-travail en train.

Continuer à offrir des parkings pour vélos gratuits en plus des parkings payants

Les Conseils comprennent que la SNCB rende payants les parkings pour vélos sécurisés dans certaines gares. Ils demandent toutefois que la SNCB continue de proposer également des parkings pour vélos non sécurisés gratuits, afin qu'aucun frein financier ne soit créé pour les usagers du train qui souhaitent garer leur vélo à la gare pour y poursuivre leur voyage en train. Les Conseils préconisent également une politique tarifaire transparente[1] pour tous les parkings à vélos sécurisés.

Élargir l'offre de vélos partagés dans les gares

Les vélos partagés peuvent constituer une bonne solution pour le trajet final entre la gare et le lieu de travail. Mais si les travailleurs n'ont pas la garantie de disposer d'un vélo partagé à la gare au moment où ils en ont besoin, ils n'envisageront pas le vélo partagé comme moyen de transport pour parcourir le dernier kilomètre. Par conséquent, les Conseils demandent que la SNCB conclue des partenariats avec des opérateurs de vélos partagés afin d'augmenter l'offre de vélos partagés dans les gares.

S'il n'y a plus de place pour des emplacements de stationnement supplémentaires pour les vélos dans les parkings des gares SNCB, les Conseils estiment qu'il faudrait étudier la possibilité de créer des places de stationnement supplémentaires pour les vélos sur des terrains inutilisés de la SNCB ou d'Infrabel à proximité des gares.

Tenir compte de la distance dans l'établissement du prix du supplément vélo

Le supplément vélo est un titre de transport de la SNCB que vous devez acheter pour emporter un vélo classique non pliable dans le train : depuis le 15 octobre 2025, il coûte 3 euros durant les heures creuses et le week-end et 5 euros durant les heures de pointe. Le vélo pliable peut toujours être emporté gratuitement, indépendamment de l'heure. Les Conseils sont d'avis que la distance du trajet doit être un critère pris en compte dans l'établissement du prix du supplément vélo. Comme le prix du supplément vélo est actuellement un prix fixe quelle que soit la distance du trajet, le supplément vélo est dans certains cas plus cher que le billet de train et il est, en termes relatifs, moins intéressant pour les voyageurs qui parcourent de courtes distances en train.

[1] Actuellement, chaque point vélo proposant des parkings sécurisés a sa propre politique de prix. Source : Avis CCE/CNT du 29/06/2021 « Vers de nouveaux contrats de gestion pour la SNCB et Infrabel », point 2.2.3.

Adaptations à apporter au matériel roulant existant (pour pouvoir transporter un plus grand nombre de vélos) et à la qualité d'accueil des cyclistes

Les Conseils remarquent les efforts fournis par la SNCB afin de faciliter les parcours à vélo. Il est selon eux important que la SNCB poursuive ses efforts et examine les adaptations à apporter au matériel roulant existant (pour pouvoir transporter un plus grand nombre de vélos) et à la qualité d'accueil des cyclistes (pour pouvoir tenir compte des besoins spécifiques des cyclistes), tout en ne nuisant pas au service offert aux passagers non cyclistes. Citons par exemple l'accès sécurisé aux gares pour les cyclistes, les parkings à vélos sécurisés et de qualité dans les gares, une augmentation du nombre de points-vélo[2] dans les gares sous la forme d'un contrat de concession, les ascenseurs pouvant accueillir un vélo, les escaliers avec rampes à vélo dans les gares, etc.

3. Poursuivre la lutte contre les vols de vélos

Les vols de vélos constituent un frein à l'utilisation du vélo et entravent ainsi le transfert modal vers le vélo que les pouvoirs publics entendent faciliter aux différents niveaux de pouvoir : ils rebutent les cyclistes potentiels et peuvent avoir pour conséquence que les cyclistes réduisent leur utilisation du vélo voire arrêtent de circuler à vélo. Par conséquent, les Conseils demandent que la lutte contre les vols de vélos soit poursuivie. Ils soulignent que la création de la plateforme d'enregistrement des vélos Mybike.belgium.be[3] et l'adaptation du cadre légal pour l'utilisation de vélos appâts[4] (grâce à laquelle ceux-ci ne relèvent plus de la législation MPR [5] depuis début 2024) ont été des étapes importantes dans la bonne direction.

À présent, selon les Conseils, il s'agit pour les services de police d'utiliser le plus possible les vélos appâts et la plateforme d'enregistrement des vélos dans le cadre de leur lutte contre les vols de vélos. À cet effet, il est notamment nécessaire que les propriétaires (potentiels) de vélos soient amenés à enregistrer leur vélo (par le biais de campagnes d'information et de sensibilisation) et, le cas échéant, à l'indiquer comme volé sur Mybike.belgium.be et à déclarer le vol à la police[6].

---

[2] Dans un point vélos, les voyageurs trouvent une assistance, des conseils et des possibilités de réparation et d'entretien de leur vélo, le cas échéant dans le cadre du service d'économie sociale.

[3] Mybike.belgium.be est la plateforme d'enregistrement des vélos des autorités fédérales et des 3 Régions qui permet d'enregistrer son vélo et de l'identifier à l'aide d'un autocollant. Comme les services de police ont accès à la plateforme, les vélos trouvés peuvent facilement être liés et remis au propriétaire grâce au code unique.

[4] Un vélo appât est un moyen de localiser les voleurs de vélos et leurs bandes. Il s'agit d'un vélo anonyme appartenant à la police, équipé d'un traqueur GPS. Lorsque le vélo est dérobé et est en mouvement, la police reçoit une notification et peut suivre le trajet du vélo appât volé. L'utilisation de vélos appâts a déjà mené à des arrestations de voleurs professionnels et à la découverte de dizaines de vélos volés.

[5] Les méthodes particulières de recherche (MPR) peuvent uniquement être appliquées s'il y a des indications d'un crime organisé, ce qui n'est généralement pas le cas en cas de vols de vélos. Pour appliquer les MPR, une procédure juridique étendue et complexe doit être enclenchée. Avant l'adaptation du cadre légal, l'utilisation de vélos appâts relevait de la législation MPR, et allait donc de pair avec des procédures complexes : à chaque fois qu'un vélo appât était placé, une autorisation du parquet était nécessaire ; si le vélo appât était volé, il fallait procéder à un contrôle MPR pour vérifier si tout s'était déroulé conformément à la loi sur les méthodes particulières de recherche, etc. En raison de ces procédures, les vélos appâts étaient très peu utilisés dans la lutte contre le vol de vélos.

[6] Selon le SPF Mobilité et Transports, seuls 48 % des vols de vélos sont déclarés à la police. Voir :

En outre, les Conseils demandent que l'enregistrement automatique des nouveaux vélos soit rendu possible sur Mybike.belgium.be.

En outre, ils demandent qu'une collaboration européenne soit lancée en ce qui concerne la lutte contre les (bandes organisées de) voleurs de vélos au-delà des frontières.

https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite-durable/velos/assurance-velo-et-vol-de-velo, consulté le 25.09.2025.