

CONSEIL NATIONAL  
DU TRAVAIL

CONSEIL CENTRAL DE  
L'ECONOMIE

RAPPORT N° 126

CCE 2022-1220  
CO 1000

Séance commune des Conseils du 17 mai 2022

---

Rapport intermédiaire sur la promotion du vélo pour les déplacements domicile-travail

x x x

3.316  
3.195

<b>1. Introduction.....</b>	<b>3</b>
<b>2. La concertation sociale, un levier important pour des déplacements domicile-travail plus fluides et plus durables .....</b>	<b>4</b>
<b>3. L'utilisation du vélo (électrique) .....</b>	<b>6</b>
<b>3.1 Plan d'approche .....</b>	<b>6</b>
<b>3.2 Premiers chiffres .....</b>	<b>7</b>
L'utilisation du vélo en hausse pour les déplacements domicile-travail .....	7
La crise sanitaire a renforcé la popularité du vélo.....	8
L'essor du vélo électrique s'observe aussi dans le monde du travail.....	8
Utilisation du vélo en fonction des branches d'activité .....	9
Potentiel du vélo sur base de la distance domicile-travail.....	10
Quelques obstacles à l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail.....	11
<b>4. Indemnisation par l'employeur des déplacements domicile-travail à vélo .....</b>	<b>12</b>
<b>4.1 Plan d'approche .....</b>	<b>12</b>
<b>4.2 Premiers chiffres .....</b>	<b>12</b>
Un nombre croissant de salariés perçoivent une indemnité vélo.....	12
Une grande diversité dans le montant et les modalités d'indemnisation des navetteurs à vélo .....	12
<b>5. Impact du budget mobilité sur l'usage du vélo.....</b>	<b>15</b>
<b>6. L'analyse coûts-bénéfices du vélo pour la société.....</b>	<b>15</b>
<b>7. Combinaison train + vélo .....</b>	<b>16</b>
<b>8. Bibliographie .....</b>	<b>17</b>

## 1. Introduction

Le 24 septembre dernier, le gouvernement fédéral a approuvé « Be Cyclist », le premier plan d'action fédéral visant à promouvoir le vélo. Les actions incluses dans ce plan s'inscrivent dans l'objectif de l'accord de gouvernement fédéral de réaliser un transfert modal ambitieux et de convaincre davantage de personnes de se tourner vers les modes de transport actifs, notamment le vélo.

« Be Cyclist » veut stimuler les déplacements des travailleurs à vélo. Dans ce contexte, les vice-premiers ministres Dermagne, Gilkinet, Vandenbroucke et Van Peteghem ont demandé au Conseil central de l'Economie (CCE) et au Conseil national du Travail (CNT) (ci-après, les Conseils), par lettre du 25 février 2022, de fournir au gouvernement une contribution écrite portant sur différents aspects relatifs à l'usage du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail.

Le présent rapport intermédiaire, qui a été approuvé par l'assemblée plénière commune des Conseils le 17 mai 2022, est une première contribution des Conseils en réponse à la demande d'avis reçue. Les travaux se poursuivront dans les mois à venir et les Conseils continueront à faire rapport aux (vice-) ministres. Les résultats présentés dans le cadre de ce rapport ne fournissent pas une vue exhaustive de la situation actuelle et doivent donc être interprétés avec précaution.

Le présent rapport intermédiaire se base sur une analyse factuelle des secrétariats concernant le vélo (classique et électrique) dans le cadre des déplacements domicile-travail. Il est fait appel à cet égard à l'expertise et aux statistiques du SPF « Mobilité et Transports », du SPF « Emploi, Travail et Concertation sociale » (ci-après SPF ETCS), du SPF Finances et de Traxio<sup>1</sup>. Des clarifications seront également demandées à quelques (sous-)commissions paritaires et fonds sectoriels sur les pratiques du terrain. Les Bureaux du CCE et du CNT ont chargé la sous-commission mixte « Vélo » d'établir un diagnostic sur la base de cette analyse factuelle et d'examiner ensuite s'il est possible, au départ de ce diagnostic, de formuler des recommandations politiques visant à promouvoir l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail.

Le présent rapport intermédiaire débute par un chapitre soulignant que la concertation sociale est un levier important pour des déplacements domicile-travail plus fluides et plus durables. Le rapport décrit ensuite le plan d'approche pour l'analyse factuelle du vélo, ainsi que quelques premières constatations concernant l'utilisation du vélo (classique et électrique) et l'indemnisation par l'employeur des déplacements domicile-travail à vélo. Les Conseils formulent par la suite des questions spécifiques quant aux études prévues concernant l'impact du budget mobilité sur l'usage du vélo ainsi que par rapport à l'analyse coûts-bénéfices du vélo pour la société. Enfin, les Conseils rappellent leurs recommandations politiques visant à promouvoir la combinaison train + vélo.

---

<sup>1</sup> TRAXIO est la fédération du secteur automobile et des secteurs connexes.

## 2. La concertation sociale, un levier important pour des déplacements domicile-travail plus fluides et plus durables

Afin de rendre les déplacements domicile-travail plus durables et plus fluides, les partenaires sociaux s'accordent, dans le cadre d'accords (interprofessionnels) et de conventions collectives de travail, sur les contributions financières des employeurs et des travailleurs au coût des déplacements domicile-travail ainsi que sur les moyens d'éviter ces déplacements<sup>2</sup>. Les partenaires sociaux conseillent également les gouvernements sur les instruments susceptibles d'encourager les changements de comportement en faveur d'une mobilité plus durable et intermodale, notamment le budget mobilité, le cadre (para)fiscal spécifique pour les voitures de société et le cadre (para)fiscal pour les déplacements domicile-travail.

Les partenaires sociaux interprofessionnels ont, le 1<sup>er</sup> avril 2019, conclu au sein du Conseil national du Travail des accords pour la période 2019-2020 portant sur divers thèmes, dont la mobilité. Souhaitant améliorer la durabilité des déplacements domicile - travail, ils ont notamment convenu dans ces accords que la contribution forfaitaire des employeurs dans le prix des abonnements de train et des abonnements combinés serait portée à 70% du tarif en vigueur au 1<sup>er</sup> février 2019<sup>3</sup> à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2019 et que tout travailleur empruntant le (water)bus, le tram ou le métro en vue de se rendre à son travail aurait droit à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2020 à une intervention de la part de son employeur quelle que soit la distance qu'il parcourt (suppression de la limite des 5 km<sup>4</sup>). Les engagements susmentionnés en matière de mobilité résultant des accords pour la période 2019-2020 ont été concrétisés par l'adoption de la [CCT n° 19/9](#).

Les partenaires sociaux interprofessionnels veulent miser sur un transfert modal en stimulant le choix des transports publics et des modes de transport alternatifs (dont le vélo).

- Dans cette optique, ils ont demandé au gouvernement de prendre les mesures légales et/ou réglementaires nécessaires en vue de la prolongation du financement et de la pérennisation de l'intervention publique dans le cadre du système 80/20 grâce à une enveloppe ouverte. Le 20 juillet 2021, le Conseil des ministres a décidé de financer le système 80/20 par une enveloppe ouverte.
- Dans cette même optique, ils ont recommandé aux commissions paritaires et aux entreprises d'utiliser l'indemnité vélo et le budget mobilité, tel qu'instauré par la loi du 17 mars 2019. Depuis la [recommandation n°27 du CNT du 23 avril 2019](#) adressée aux commissions paritaires et aux entreprises d'utiliser l'indemnité vélo, 21(S)CP, qui représentent ensemble 866.366 postes de travail ou 29% des postes de travail dans le secteur privé<sup>5</sup> (voir Tableau 2-1 :), sont passées d'une absence d'indemnité ou d'une indemnité alternative à une indemnité

---

<sup>2</sup> [CCT n° 85](#) du 9 novembre 2005 concernant le télétravail

<sup>3</sup> Conformément à l'article 3 de la CCT n° 19/9, l'adaptation des montants forfaitaires devrait faire l'objet de négociation tous les deux ans dans le cadre de l'AIP. Depuis les accords du 23 avril 2019, il n'y a pas eu d'adaptation.

<sup>4</sup> Jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2020, le travailleur qui utilisait le (water)bus, le tram ou le métro pour ses déplacements domicile-travail n'avait droit à une intervention de la part de son employeur que pour des déplacements de 5 km ou plus (la limite des 5 km).

<sup>5</sup> Source : ONSS, chiffres pour le T4 de 2021. 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.

vélo spécifique. Actuellement, 103 (S)CP, représentant 82% des postes de travail du secteur privé, ont conclu une CCT qui prévoit une indemnité vélo spécifique. En outre, 29 autres (S)CP, soit 15% du nombre total de postes de travail, ont conclu une convention collective de travail qui prévoit une disposition générale pour l'intervention de l'employeur dans les déplacements domicile-travail avec des moyens de transport privés qui, selon le SPF ETCS, incluent également le vélo. Le pourcentage est donc de 97%.

- Le budget mobilité (tel qu'instauré par la loi du 17 mars 2019) a été modifié par la loi du 25 novembre 2021 organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité. Cette dernière loi concrétise les recommandations formulées par les Conseils dans leur [avis unanime](#) du 28 septembre 2021 pour accroître l'accès et l'utilisation du budget mobilité. Il reste à voir quel sera l'effet des modifications apportées au budget mobilité (tel qu'instauré par la loi du 17 mars 2019).

**Tableau 2-1 : Relevé des (sous-)commissions paritaires qui ont opté pour une indemnité vélo spécifique après la recommandation n° 27 du CNT du 23 avril 2019**

	Numéro de la (des) (S)CP concernée(s)	Nombre de postes de travail 2021T4
Mise en place entre le 23/04/2019 et le 31/12.2019	SCP 102.02, CP 109, CP 127, CP 136, SCP 140.04, CP 200, CP 215, CP 222, CP 313, SCP 315.02, CP 323	557 259
Mise en place entre le 01/01/2020 et le 31/12/2020	CP 100, CP 118, SCP 140.02, CP 209, CP 220, CP 336, CP 337	277 723
Mise en place à partir du 01/01/2021	CP 146, CP 324, SCP 327.01*	31 354
<b>Total</b>		<b>866 366</b>

Note : \* dans la SCP 327.01, une indemnité vélo de 0,184 €/km a été prévue à partir du 1er janvier 2021 pour les personnes employées dans des ateliers protégés. Une indemnité vélo de 0,20 €/km avait déjà été instaurée pour les personnes employées dans des entreprises de travail adapté.

Source : calculs du secrétariat du CCE (voir chapitre 4.1 pour le plan d'approche concernant le relevé de l'indemnité vélo par (sous-)commission paritaire. Les chiffres concernant les postes de travail pour 2021T4 ont été obtenus auprès de l'ONSS.

Les Conseils font remarquer que le 22 février 2022, un nouvel article 10ter a été ajouté à la [CCT n°90 du 20 décembre 2007 concernant les avantages non récurrents liés aux résultats](#) et que le modèle de convention collective de travail et le modèle d'acte d'adhésion ont été adaptés pour y inclure une déclaration sur le point suivant : 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<sup>6</sup>. Exemples d'objectifs en lien avec la mobilité : encourager la mobilité partagée entre les travailleurs au sein de l'entreprise, encourager la mobilité douce, encourager les travailleurs à utiliser le budget mobilité, encourager les travailleurs à utiliser le transport multimodal. Il reste à voir quel sera l'effet de l'ajout à la [CCT n° 90](#).

<sup>6</sup> Voir : la [CCT n°90](#) du 20 décembre 2007 concernant les avantages non récurrents liés aux résultats, modifiée par la CCT 90/4 du 22/02/2022, et l'avis du CNT du 22/02/2022 « Avantages non récurrents liés aux résultats – Évaluation de la CCT n°90 » ([Avis n°2.275](#))

Enfin, les Conseils attirent l'attention sur le fait que les vélos et les speed-pedelegs figurent dans la [liste](#) (voir annexe à la [CCT n°98](#)) de produits et services pouvant être acquis avec des éco-chèques.

### 3. L'utilisation du vélo (électrique)

#### 3.1 Plan d'approche

L'analyse des secrétariats sur (le potentiel de) l'utilisation du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail fournit des données chiffrées pour répondre aux questions de la demande d'avis concernant l'utilisation du vélo (électrique). Elle se compose de trois parties, qui poursuivent chacune un objectif différent :

- cerner l'utilisation et le potentiel<sup>7</sup> du vélo comme moyen de transport pour les déplacements domicile-travail (partie 1) ;
- mettre en évidence les avantages du vélo (partie 2) ;
- cerner les obstacles qui empêchent les navetteurs d'utiliser le vélo (partie 3).

Dans la troisième partie de l'analyse, quatre groupes d'obstacles (obstacles liés à la perception<sup>8</sup> du vélo ; à la distance domicile-travail ; aux infrastructures cyclables et à la sécurité ; et aux incitants<sup>9</sup> (au niveau du (sous-)secteur ou de l'entreprise) à l'utilisation du vélo seront mis en évidence sur la base de ce qui a déjà été identifié dans la littérature et également abordé lors des entretiens menés par le secrétariat du CCE en 2019 avec divers universitaires (notamment le Prof. Dr. Eric Cornelis, membre coopté du CCE) pour rédiger l'article [« La crise du coronavirus et notre comportement en matière de mobilité : présent et avenir »](#).

Les secrétariats utilisent les données disponibles auprès des différentes administrations (SPF « Mobilité et Transports », SPF ETCS et SPF Finances), notamment les résultats du [diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail](#) établi tous les trois ans. Ce diagnostic fédéral<sup>10</sup> contient des données spécifiques sur les déplacements domicile-travail au niveau des entreprises (> 100 travailleurs). Étant donné que les numéros de la (sous-)commission paritaire et de la branche d'activité (code NACE) sont disponibles, des analyses peuvent également être menées au niveau des commissions paritaires et des secteurs. C'est justement à ces niveaux [(sous-)secteur et entreprise] que des CCT sont conclues contenant des accords sur les indemnités versées par l'employeur pour les déplacements domicile-travail à vélo (ou en transport privé en général)<sup>11</sup>.

---

<sup>7</sup> Le potentiel du vélo correspond à la proportion de travailleurs qui habitent à une distance de leur travail qu'ils peuvent parcourir à vélo.

<sup>8</sup> On analyse si certaines déclarations concernant la perception générale du vélo (concernant par exemple le manque de protection contre les intempéries) sont considérées comme un inconvénient personnel et si cela dissuade de l'utilisation du vélo.

<sup>9</sup> Il s'agit de mesures visant à promouvoir l'utilisation du vélo ou d'autres moyens de transport pour se rendre au travail, telles que l'octroi d'une indemnité vélo ou la mise à disposition d'une voiture de société.

<sup>10</sup> Le diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail concerne l'ensemble des entreprises et des services publics en Belgique qui comptent plus de 100 travailleurs. Les constats dressés dans l'analyse des secrétariats sur le vélo sont basées sur les données de l'édition 2017 du diagnostic fédéral, mais les secrétariats espèrent, avec le SPF « Mobilité et Transports », comparer ces constats avec les premiers résultats de l'édition 2021. L'édition 2020 du diagnostic fédéral a été reportée d'un an en raison de la crise du coronavirus.

<sup>11</sup> Dans leur analyse sur le vélo, les secrétariats n'étudient que les informations fournies par le SPF ETCS sur les conventions collectives de travail des (sous-)secteurs.

L'analyse sur le vélo examinera les différences entre commissions paritaires et branches d'activité (codes NACE) en ce qui concerne la part modale du vélo dans les déplacements domicile-travail, le potentiel du vélo comme moyen de transport ainsi que l'existence, le montant et les modalités de l'indemnisation des navetteurs à vélo. Il sera tenu compte, entre autres, de l'accessibilité de l'établissement et des différences éventuelles entre les quatre groupes d'obstacles précités. Quelques questions de recherche qualitatives seront adressées aux (sous-)commissions paritaires et aux fonds sectoriels pour obtenir des éclaircissements sur les pratiques du terrain.

### **3.2 Premiers chiffres**

Vous trouverez ci-après quelques premiers chiffres de l'analyse des secrétariats concernant l'utilisation du vélo (électrique). Ces chiffres seront approfondis au niveau des commissions paritaires et des branches d'activité (codes NACE) afin qu'ils puissent contribuer de manière plus significative au débat sur le vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail.

#### ***L'utilisation du vélo en hausse pour les déplacements domicile-travail***

D'après les données du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail datant de 2017 (SPF « Mobilité et Transports », 2019a), le vélo constitue le deuxième mode de transport principal<sup>12</sup> pour les déplacements domicile-travail, loin derrière la voiture. Le vélo est le mode de transport qui a connu l'augmentation la plus forte entre 2005 (7,8% des déplacements principaux à vélo) et 2017 (11,1%). La hausse de l'utilisation du vélo est observée dans les trois Régions du pays (données sur base du lieu de travail), même si la croissance a été beaucoup plus forte à Bruxelles. Dans les villes, le vélo a profité de la baisse de l'utilisation de la voiture (notamment due à l'augmentation de la congestion routière). Le vélo reste davantage utilisé par les personnes qui travaillent en Flandre (17%) en comparaison avec celles qui travaillent à Bruxelles (4,4%) et en Wallonie (1,6%).

La distance<sup>13</sup> entre le lieu de travail et le lieu de résidence a une influence majeure sur le choix du mode principal. Le vélo est généralement utilisé pour des trajets courts (inférieurs à 15 km), même si l'essor des vélos à assistance électrique permet d'envisager des trajets plus longs avec ce mode de transport. 92% des navetteurs utilisant le vélo comme mode de transport principal pour les trajets domicile-travail résident à moins de 15 kilomètres de leur lieu de travail.

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 navetteurs peuvent aussi recourir au vélo dans un cadre multimodal, généralement en combinaison avec le train, pour le trajet d'approche (du domicile jusqu'à la gare par exemple) ou le trajet final (de la gare jusqu'au lieu de travail). Lorsque le train est combiné avec un autre mode de transport, il s'agit dans 1 cas sur 3 du vélo (SPF « Mobilité et Transports », 2019b).

---

<sup>12</sup> 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.

<sup>13</sup> Dans le cadre du diagnostic fédéral, 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.

Il est important de souligner que les chiffres du diagnostic fédéral cités aux paragraphes précédents ne prennent pas en compte le vélo lorsqu'il est utilisé dans le cadre du trajet d'approche ou du trajet final, ni lorsqu'il est utilisé de manière occasionnelle (par exemple, uniquement pendant les mois d'été). Sur la base d'autres études, on peut estimer que 3 travailleurs sur 10 au total (30,5%) 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 », 2021).

### ***La crise sanitaire a renforcé la popularité du vélo***

La crise sanitaire semble avoir renforcé la popularité du vélo (indépendamment du motif du déplacement) à partir de mars 2020. 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%, malgré l'épuisement des stocks disponibles et les difficultés de réapprovisionnement), mais aussi par la progression de l'utilisation de vélos partagés. À titre d'exemple, le nombre d'utilisateurs de vélos Blue-bike<sup>14</sup>, vélos qui sont souvent utilisés en combinaison avec les transports en commun, a crû de 20% entre 2019 et 2021.

En ce qui concerne les déplacements domicile-travail, le pourcentage de répondants qui utilisent le vélo de manière habituelle ou occasionnelle pour se rendre au travail s'est également accru de 28,9% en 2019 à 30,5% en 2020 (SPF « Mobilité et Transports », 2021).

### ***L'essor du vélo électrique s'observe aussi dans le monde du travail***

La vente de vélos électriques a crû de 18% entre 2019 et 2020, de 194 000 à 228 000 (Traxio, 2021). Le développement du vélo à assistance électrique est susceptible de favoriser l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail, surtout lorsque les distances sont plus longues. Au plus l'assistance est élevée, au plus la distance moyenne parcourue est longue de :

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

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 (SPF « Mobilité et Transports », 2020a). Les entreprises recourent en grande majorité au leasing plutôt qu'à l'achat : 4 vélos d'entreprise sur 5 sont en leasing. 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.

---

<sup>14</sup> Créé en 2011 par la SNCB et désormais réparti sur 103 sites à travers la Belgique, Blue-bike comptait fin 2021 près de 25 000 utilisateurs, qui ont effectué 195 630 déplacements au cours de l'année.

### **Utilisation 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. Par exemple, les institutions financières et les entreprises des technologies de l'information et des télécommunications font souvent appel à des travailleurs qui viennent de plus loin. Pour ces travailleurs, l'utilisation des modes actifs comme mode de transport principal vers le lieu de travail est souvent difficile, voire impossible<sup>15</sup>.

**Tableau 3-1 : Part modale des modes actifs en fonction des branches d'activité**

	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%
<b>TOT</b>		<b>11%</b>	<b>2%</b>	<b>52%</b>

Source : SPF « Mobilité et Transports » (2019a), diagnostic fédéral 2017, calculs du secrétariat

<sup>15</sup> Cela n'implique pas nécessairement que les travailleurs issus de ces secteurs recourent davantage à la voiture. Ainsi, les activités financières et d'assurances se distinguent par une part modale du train élevée (35%) et une part modale de la voiture faible (46%) en comparaison avec les autres branches d'activité : elles semblent ainsi faire appel à du personnel habitant relativement loin du lieu de travail tout en se localisant aux abords des gares, permettant ainsi aux travailleurs de se déplacer en transports en commun.

**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 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 3-2).

**Tableau 3-2 : Potentiel du vélo sur base de la distance domicile-travail**

Distance domicile-travail	% de travailleurs	% d'utilisateurs des modes de transports 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%
<b>Total (0-10 km)</b>	<b>52%</b>	<b>19%</b>	<b>4%</b>	<b>12%</b>	<b>63%</b>

Source : SPF « Mobilité et Transports » (2019a), diagnostic fédéral 2017, calculs du secrétariat

Les différences sont particulièrement marquées au niveau régional (Tableau 3-3). L'usage du vélo est beaucoup plus courant pour les personnes qui viennent travailler en Flandre par rapport à Bruxelles ou à la Wallonie.

**Tableau 3-3 : Potentiel du vélo sur base de la distance domicile-travail au niveau régional (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%
<b>Belgique</b>	<b>52%</b>	<b>19%</b>

Source : SPF « Mobilité et Transports » (2019a), diagnostic fédéral 2017, calculs du secrétariat

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 (marche et vélo)<sup>16</sup>. Outre la distance domicile-travail, d'autres obstacles peuvent également limiter l'utilisation du vélo.

<sup>16</sup> 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 de 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.

### **Quelques obstacles à l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail**

Afin de comprendre les facteurs qui entravent l'utilisation du vélo, le diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail interroge les répondants sur les problèmes rencontrés lors de l'utilisation de certains moyens de transport (voir Tableau 3-4 :). Une différence en matière d'utilisation du vélo entre régions pourrait s'expliquer par la qualité et la sécurité de l'infrastructure cyclable ou par une différence en termes de culture du vélo, mais sans aucun doute également par la topologie : 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. Toutefois, l'utilisation croissante des vélos électriques pourrait réduire l'impact de la topologie. Pour le vélo, la dangerosité du trajet (surtout à Bruxelles et en Wallonie) ainsi que la trop grande distance entre le domicile et le lieu de travail sont les obstacles les plus cités : ils sont mentionnés par respectivement 57% et 56% des travailleurs. En 2020, 1 371 cyclistes (électriques) ont été impliqués dans un accident durant leurs déplacements domicile-travail (chiffres Statbel<sup>17</sup>). Dans 93,7% des cas, l'accident n'a pas occasionné de blessures ou seulement des blessures légères.

**Tableau 3-4 : Problèmes lors des déplacements domicile-travail à vélo (en pourcentage)**

Problèmes	Belgique	Bruxelles	Flandre	Wallonie
Circuler à vélo vers l'unité d'établissement est dangereux	57	82	43	70
La distance domicile-travail est trop grande	56	54	54	63
Les infrastructures existantes sont inadéquates	43	68	29	60
Infrastructures cyclables insuffisantes	40	67	23	60
Pas assez d'emplacements sécurisés pour stationner les vélos	20	18	19	26
Le relief est trop important	19	36	6	38
Il n'y a pas de douches	15	12	14	20
Il n'y a pas de vestiaires	13	12	12	18

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 : SPF « Mobilité et Transports » (2019a), diagnostic fédéral 2017

La perception personnelle du vélo peut également empêcher son utilisation comme mode de déplacement. Les trois principaux facteurs que les personnes interrogées considèrent comme un inconvénient du vélo et également comme un frein à son utilisation sont le manque de protection contre la pluie (et les autres conditions météorologiques), la difficulté à transporter des marchandises et le sentiment d'insécurité dans le trafic (SPF « Mobilité et Transports », 2020a et 2020b).

Les obstacles à l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail seront analysés plus en détail au niveau des commissions paritaires et des secteurs. Il sera ainsi possible de se faire une meilleure idée des différences entre les commissions paritaires et entre les branches d'activité (codes NACE) en ce qui concerne l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail et son potentiel.

<sup>17</sup> Vias Institute 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.

## **4. Indemnisation par l'employeur des déplacements domicile-travail à vélo**

### **4.1 Plan d'approche**

L'analyse des régimes (sous-)sectoriels d'indemnisation des déplacements domicile-travail effectués à vélo par les employeurs fait également partie de l'analyse sur le vélo précitée.

Sur base des informations fournies par le SPF ETCS, un relevé des CCT (sous-)sectorielles a été établi 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 tous été institués sur la base de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires (voir liste en annexe). Afin d'observer les changements dans le temps, les CCT (sous-)sectorielles sont examinées à trois moments, à savoir le 20 avril 2018, le 8 mai 2020 et le 28 février 2022.

Sur la base de ce relevé, des constats peuvent être établis quant à la présence, au montant et aux modalités de l'indemnisation des navetteurs à vélo selon la (sous-)commission paritaire. Les questions qualitatives peuvent servir à mieux appréhender les différences observées entre (sous-)commissions paritaires.

### **4.2 Premiers chiffres**

#### ***Un nombre croissant de salariés perçoivent 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. Les chiffres macro-économiques du SPF Finances indiquent une augmentation de pas moins de 46% entre 2016 et 2020.

En 2020, 592 629 salariés (soit environ un salarié sur sept en Belgique<sup>18</sup>) ont bénéficié d'une indemnité vélo, pour un montant total de 158 millions d'euros sur une base annuelle.

#### ***Une grande diversité dans le montant et les modalités d'indemnisation des navetteurs à vélo***

Un nombre croissant de CCT (sous-)sectorielles prévoient une indemnité vélo spécifique, c'est-à-dire une indemnité octroyée par un 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. Comme le montrent les informations fournies par le SPF ETCS, 103 (S)CP (représentant 2.538.884 postes de travail ou 82% des postes de travail du secteur privé) avaient conclu au 28 février 2022 une CCT qui prévoit une telle indemnité vélo spécifique. Vous en trouverez une vue d'ensemble au Tableau 4-1 :

---

<sup>18</sup> Source : chiffres de l'ONSS pour le T4 de 2021.

**Tableau 4-1 : Vue d'ensemble des (sous-)commissions paritaires selon qu'une indemnité vélo est prévue dans les CCT (sous-)sectorielles**

Situation au 28/02/2022	Numéro de la (des) (S)CP concernée(s)	Nombre de postes de travail 2021T4
Une indemnité vélo spécifique est prévue	CP 100, SCP 102.03, SCP 102.05, SCP 102.07, SCP 102.08, SCP 102.09, CP 105, SCP 106.01, SCP 106.02, SCP 106.02, SCP 106.03, CP 107, CP 109, CP 111 <sup>1</sup> , CP 112, 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 129, CP 130, CP 132, CP 133, CP 136, CP 139, CP 140 <sup>2</sup> , SCP 140.01, SCP 140.02, 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 149.03, CP 152 <sup>3</sup> , SCP 152.01, SCP 152.02, CP 200, CP 201, CP 202, SCP 202.01, CP 211, CP 214, CP 215, CP 216, CP 219, CP 220, CP 221, CP 222, CP 224, CP 225 <sup>4</sup> , SCP 225.01, CP 226, 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 326, SCP 327.01, SCP 327.02, SCP 328.02, SCP 329.01, SCP 329.02, CP 330, CP 331, CP 332, CP 336, CP 337, CP 340, CP 341	2.538.884 <sup>8</sup>
<i>le montant de l'indemnité vélo est automatiquement ajusté au montant maximal de l'exonération (para)fiscale</i>	<i>SCP 102.09, SCP 102.07, SCP 106.01, CP 127, CP 133, SCP 140.02, SCP 140.04, SCP 140.05, SCP 142.04, SCP 152.02, CP 307, CP 309, CP 314, CP 317, CP 320, SCP 327.02, CPSC 329.01, SCP 329.02, CP 330, CP 331, CP 332, CP 337, CP 341</i>	499.885
Une indemnité alternative est prévue	SCP 102.02, SCP 102.04, SCP 102.06, SCP 102.11, CP 110, CP 116, SCP 120.01, SCP 120.03, CP 128, SCP 140.03, SCP 149.02, SCP 149.04, CP 203, CP 207, CP 210, CP 217, CP 227, CP 301 <sup>5</sup> , SCP 301.01 <sup>6</sup> , SCP 301.02, SCP 301.05, CP 303, CP 306, CP 310, CP 322, CP 327 <sup>7</sup> , SCP 327.03, SCP 328.03, SCP 329.03	463.348
Aucune indemnité n'est prévue	CP 101, SCP 102.01, SCP 102.10, CP 104, CP 113, CP 205, CP 223, SCP 225.02, CP 300, SCP 301.03, SCP 303.01, CP 304, CP 315, SCP 315.03, CP 316, CP 318, SCP 318.01, CP 325, SCP 328.01, CP 333, CP 334, CP 335, CP 339, SCP 339.01, SCP 339.02, SCP 339.03	78.027
<i>- commissions inactives</i>	<i>CP 101, CP 205, CP 334</i>	473
<i>- pas de CCT valable</i>	<i>SCP 102.01, CP 113, CP 325</i>	3.832

## Notes :

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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, organisent des services de transport occasionnels ou assurent l'assistance en escale dans les aéroports.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Dans la CP 225, une indemnité vélo de 0,15 €/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.

<sup>5</sup> La CP 301 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 60% du coût du déplacement pour les ouvriers portuaires du contingent général.

<sup>6</sup> La SCP 301.01 prévoit une indemnité vélo de 0,23 €/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.

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> 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 152, CP 225 et CP 140 (qui représentent ensemble 132 181 postes de travail), il n'y a pas d'indemnité prévue, ou une indemnité alternative.

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

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)<sup>19</sup>. Dans 23 (S)CP, l'indemnité kilométrique est automatiquement ajustée au montant maximal de l'exonération (para)fiscale.

Un quart des (S)CP qui prévoient une indemnité vélo spécifique 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.

29 autres (S)CP ne prévoient pas d'indemnité vélo spécifique, mais une indemnité plus générale pour l'utilisation d'un moyen de transport privé. Le SPF ETCS présume que le vélo en fait partie. L'indemnité équivaut par exemple à x % du prix de la carte train deuxième classe pour une même distance. Dans 7 CP<sup>20</sup>, une CCT prévoyant une intervention de l'employeur pour les navetteurs à vélo a été conclue uniquement au niveau des sous-CP (et pas au niveau de la CP elle-même). En dehors de ces sous-CP, il n'y a en principe aucune personne employée dans ces 7 CP.

---

<sup>19</sup> Tant dans le cadre fiscal que parafiscal, l'indemnité perçue pour l'utilisation du vélo pour les 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 2020, 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](#).

<sup>20</sup> Il s'agit des CP 102, 106, 125, 142, 149, 328 et 329

Les 26 CP restantes (représentant 78.027 postes de travail ou moins de 3% des postes de travail dans le secteur privé<sup>21</sup>) ne prévoyaient au 28 février 2022 aucune intervention de l'employeur<sup>22</sup> pour les navetteurs à vélo : pour trois CP, c'est parce qu'elles sont inactives mais pas dissoutes. Dans 3 (S)CP, des CCT ont été conclues à ce sujet dans le passé, mais la plus récente n'est plus valable. Les 20 autres (S)CP sont actives, mais n'ont pas prévu de dispositions spécifiques à cet effet dans leurs CCT<sup>23</sup>. Il n'a pas été vérifié si, dans ces 20 (S)CP, il y a des employeurs qui - en application de la CCT d'entreprise qu'ils ont conclue - offrent une indemnité à leurs membres du personnel pour leurs déplacements domicile-travail à vélo. L'analyse sur le vélo des secrétariats se limite en effet à une analyse des CCT (sous-)sectorielles. Les CCT d'entreprise n'entrent pas dans le cadre de cette analyse<sup>24</sup>.

## 5. Impact du budget mobilité sur l'usage du vélo

Les Conseils jugent utile d'étudier l'impact du budget mobilité sur l'évolution de l'utilisation du vélo par les travailleurs, mais le moment ne leur paraît pas être le meilleur pour lancer une telle étude. En effet, le budget mobilité a encore été réformé<sup>25</sup> tout récemment en vue d'accroître son utilisation.

Compte tenu du fait que les dépenses faites dans le cadre du pilier 2 du budget mobilité sont entièrement exonérées d'impôts et de cotisations de sécurité sociale, les Conseils se demandent en outre sur la base de quelles données les choix de mode de transport des travailleurs dans le cadre du pilier 2 du budget mobilité peuvent être répertoriés.

## 6. L'analyse coûts-bénéfices du vélo pour la société

Les Conseils demandent à être informés à intervalles réguliers de l'avancement et des résultats de l'étude mentionnée dans le plan d'action fédéral « Be Cyclist » sur les effets économiques du vélo et l'analyse coûts-bénéfices pour la société, que le centre de connaissances Vias Institute est en train de réaliser à la demande du ministre fédéral de la Mobilité.

L'analyse sur le vélo mentionnée ci-dessus contiendra également un chapitre sur les avantages du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail, entre autres.

---

<sup>21</sup> Source : chiffres de l'ONSS pour le T4 de 2021.

<sup>22</sup> 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 déplacements domicile-travail plus avantageuse que celle convenue au niveau du (sous-)secteur.

<sup>23</sup> Au moyen de quelques questions de recherche qualitatives adressées aux (sous-)commissions paritaires et aux fonds sectoriels, des éclaircissements seront obtenus sur les pratiques utilisées sur le terrain. On pourrait ainsi leur demander pourquoi aucune indemnité vélo n'est prévue. Par exemple, aucune indemnité vélo n'est prévue dans la CCT sectorielle de la commission paritaire de la marine marchande (CP 316) en raison de la spécificité de la profession de marin. Les marins restent à bord pendant toute la durée du contrat et ne rentrent pas chez eux tous les jours. Ils passent de minimum 2 semaines (dragage) à 3 à 6 mois à bord d'un navire de mer (marine marchande classique). Toutefois, une indemnité de voyage est prévue pour les déplacements vers et depuis le navire (qui mouille souvent à l'étranger). Celle-ci couvre souvent les frais de transport public et/ou de voyage en avion.

<sup>24</sup> 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 à ses travailleurs qui font la navette à vélo une indemnité vélo de 0,20 €/km.

<sup>25</sup> Réformé par la loi du 25 novembre 2021 organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité

## 7. Combinaison train + vélo

Les Conseils rappellent les recommandations visant à promouvoir la combinaison train-vélo qu'ils ont formulées dans leur [avis « Vers de nouveaux contrats de gestion pour la SNCB et Infrabel » du 29 juin 2021](#) et qu'ils exposent à nouveau ci-dessous.

Pour encourager la combinaison du train et du vélo, il est important, selon les Conseils, que la SNCB donne un coup d'accélérateur à ses propres projets de digitalisation<sup>26</sup> et offre des formules tarifaires attrayantes pour la combinaison train-vélo : à ce propos, les Conseils soulignent qu'il est aujourd'hui relativement moins intéressant pour les voyageurs parcourant de courtes distances d'embarquer un vélo non-pliable à bord du train que pour les voyageurs parcourant de longues distances, car le prix du titre de transport « Supplément Vélo »<sup>27</sup> est un prix fixe par trajet, quelle que soit la distance. Dans la même optique, les Conseils préconisent une politique tarifaire transparente et uniforme<sup>28</sup> pour tous les parkings à vélos sécurisés et considèrent qu'il est important que la SNCB continue à proposer également des parkings à vélos non sécurisés gratuits, afin qu'aucun frein financier ne soit créé pour les voyageurs en train qui souhaitent garer leur vélo à la gare.

Toujours dans le but d'encourager la combinaison du train et du vélo, les Conseils estiment qu'il est 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 de l'infrastructure cycliste (pour pouvoir tenir compte des besoins spécifiques des cyclistes<sup>29</sup>), tout en ne nuisant pas au service offert aux passagers « classiques », non multimodaux.

Dans la même optique, ils estiment également souhaitable que la SNCB conclue des partenariats avec des entreprises 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.

---

<sup>26</sup> Ainsi, il pourrait y avoir dans l'application SNCB des informations sur le nombre de places de stationnement disponibles dans les parkings à vélos de la SNCB, et la composition du train (plus précisément l'emplacement du compartiment à vélos) pourrait être indiquée sur les quais et dans l'application SNCB, etc.

<sup>27</sup> Il s'agit du titre de transport que le voyageur doit posséder pour embarquer son vélo non pliable dans le train.

<sup>28</sup> Actuellement, il existe trois abonnements différents pour les parkings sécurisés proposés par B-parking, et chaque point vélo proposant des parkings sécurisés a sa propre politique de prix.

<sup>29</sup> Citons par exemple l'accès sécurisé aux gares pour les cyclistes, les parkings à vélos sécurisés et de qualité dans les gares, la poursuite du développement des points vélos et des stations-service pour vélos à proximité des gares, les ascenseurs pouvant accueillir un vélo, les escaliers avec rampes à vélo dans les gares, etc.

## 8. Bibliographie

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 (2021), *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.

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

**Annexe : liste des (S)CP<sup>30</sup>**

- 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 CHIMIQUE
- 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

---

<sup>30</sup>Source : <https://emploi.belgique.be/fr/themes/commissions-paritaires-et-conventions-collectives-de-travail-cct/commissions-paritaires-2>

- 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
- 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 NIEUPOORT  
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