

# Rapport CNT: déplacements domicile-travail à vélo



Le plan d'action 'Be cyclist' 2021-2024 lancé par le gouvernement fédéral visait à promouvoir le vélo. Le Conseil National du Travail (CNT) et le Conseil Central de l'Économie (CCE) établissent des rapports intermédiaires sur l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail.

---

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

©: preventActua 15/2022

**Last change:** 26.11.25

---

## Concertation sociale et CCT n° 164

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

La CCT n° 164, entrée en vigueur le 1er mai 2023, prévoit une indemnité vélo pour les travailleurs du secteur privé auxquels ne s'applique aucune CCT d'entreprise ou de secteur proposant une indemnité vélo spécifique. Cette CCT a clairement un impact positif sur l'utilisation du vélo pour se rendre au travail.

## Utilisation du vélo

Les déplacements à vélo ont connu une forte augmentation entre 2005 (7,8%) et 2017 (11,1%). La majorité des navetteurs utilisant le vélo comme mode de transport principal pour les trajets domicile-travail (92%) résident à moins de 15 kilomètres de leur lieu de travail.

L'usage du vélo pour se rendre au travail continue d'augmenter: la dernière analyse (2023-2024) montre que 15% des travailleurs utilisent le vélo comme principal moyen de transport pour se rendre au travail. Dans l'analyse de 2021-2022, cette proportion était encore de

14,1%. L'usage occasionnel du vélo (par exemple, uniquement en été) et l'usage du vélo en tant que mode de transport secondaire (par exemple, pour se rendre à la gare) sont - avec 32% - également en hausse. En 2019, ce chiffre était encore de 28,9% et en 2020, de 30,5%.

Le rapport de 2022 montre que le développement du vélo à assistance électrique a favorisé les déplacements domicile-travail vélo, surtout pour les plus longues distances. Au plus l'assistance est élevée, au plus la distance moyenne parcourue est importante: 5,7 km avec un vélo 'normal', 10 km avec un vélo à assistance électrique limitée à 25 km/h et 25 km avec un speed pedelec. En 2020, environ 7,5% des travailleurs effectuaient des déplacements domicile-travail à vélo et bénéficiaient d'un 'vélo de société'. Une grande partie de ces vélos sont des vélos à assistance électrique.

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

L'usage croissant du vélo comme moyen de transport pour se rendre au travail a malheureusement aussi un effet négatif: une étude d'Assuralia (2019-2024) montre que **les cyclistes sont de plus en plus souvent impliqués dans des accidents sur le trajet domicile-travail**. Afin de protéger les cyclistes contre les accidents, il est important de **mettre l'accent sur leur sécurité lors de l'élaboration de la politique de mobilité de l'entreprise**.

## Utilisation différenciée

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

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

## **Indemnisation par l'employeur**

Le nombre de salariés bénéficiant d'une indemnité vélo augmente. En 2024, 867.751 travailleurs (20,4%) ont demandé une indemnité vélo, pour un montant annuel total de 329 millions d'euros. En 2021, ils n'étaient 631.604 (15,1%) à le faire. L'indemnité vélo moyenne par an et par travailleur est passée de 270 € (en 2021) à 380 € (en 2024). Entre 2022 et 2024, le nombre d'employeurs ayant octroyé des indemnités vélo a continué à augmenter dans presque tous les secteurs d'activité de l'économie.

## **Combinaison train + vélo**

Selon les Conseils, la SNCB devrait offrir des formules tarifaires train-vélo et adapter le matériel roulant existant pour pouvoir transporter un plus grand nombre de vélos. Elle

devrait aussi continuer à proposer des parkings à vélos non sécurisés gratuits. Pour ce qui concerne les parkings à vélos sécurisés, il faudrait définir une politique tarifaire uniforme. En outre, afin d'augmenter l'offre de vélos partagés dans les gares, la SNCB devrait conclure des partenariats avec des entreprises de vélos partagés et étudier la possibilité de créer des places de stationnement supplémentaires pour les vélos à proximité des gares sur des terrains inutilisés.

## Sources

- Rapport n° 126 'Rapport intermédiaire sur la promotion du vélo pour les déplacements domicile-travail', CNT
- Rapport n° 139 'L'usage du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail : évaluation de l'impact de la CCT n° 164', CNT