

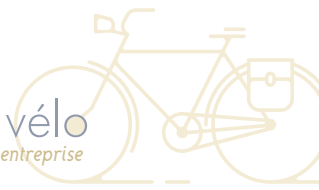


Aller au travail à vélo

Guide pratique pour déployer le vélo en entreprise

Le défi climatique implique de réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre (GES). Le transport est le deuxième secteur d'émission de GES en Wallonie (26 % des émissions en 2023 contre 12 % en 1990). Ses émissions restent en croissance sur la période 1990-2023 (+21 %).

Basculer vers une mobilité plus durable, moins polluante et moins émettrice de gaz à effet de serre est donc crucial. La mobilité douce et active (le vélo, la marche, ...) est devenue incontournable pour les déplacements sur de courtes distances. Le Gouvernement wallon, conscient de ces enjeux, a donc mis en place une politique de promotion du vélo ambitieuse. Il prévoit de consacrer un budget substantiel pour augmenter la part modale du vélo d'ici 2030 et constituer une réelle alternative aux déplacements en voiture. Pour y arriver, le plan WACY 2030 prévoit notamment le développement des infrastructures cyclables avec l'extension et la mise en œuvre complète des itinéraires cyclables régionaux, la construction d'un réseau cyclable express (ce sont les futures cyclostrades), le renforcement des itinéraires cyclables locaux, l'augmentation du stationnement pour vélos, des mesures de lutte contre le vol de vélo, etc.



Déjà stimulé par la crise du coronavirus et amplifié par la hausse du prix des carburants, l'usage du vélo continue à se développer en Wallonie. Il suffit de constater les cyclistes de plus en plus nombreux que l'on croise au quotidien ! En effet, en Wallonie, 65 % des travailleurs habitent à maximum 15 km de leur lieu de travail et 85 % d'entre eux font ce trajet en voiture¹. Il existe donc une réelle possibilité pour se rendre au travail à vélo, en particulier à vélo électrique. Les équipes syndicales ont dès lors un rôle à jouer pour favoriser les déplacements à bicyclette (indemnité vélo, parking sécurisé, vestiaires, etc.).

La pratique du vélo est, non seulement, bénéfique pour l'environnement (moins d'émissions de CO₂, moins de pollution de l'air), pour le portefeuille des ménages (les modes doux sont les moins chers !) mais aussi pour la santé (diminution du stress lié à la congestion du trafic² et entretien de la forme physique).

1. Quelle intervention de l'employeur dans les frais de déplacements domicile-travail à vélo ?

Depuis 1997, la législation³ prévoit qu'un employeur puisse octroyer une indemnité kilométrique, aux travailleurs qui parcourent la totalité ou une partie du trajet domicile - lieu de travail à vélo. Cette indemnité sert à couvrir les frais du cycliste mais vise surtout à promouvoir l'usage du vélo.

La majorité des commissions et sous-commissions paritaires prévoient une indemnité vélo.

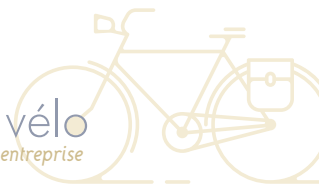
Pour vérifier l'existence et le montant de l'indemnité vélo dans votre secteur, consultez le site de votre Centrale ou effectuez une recherche sur le site du Service Public Fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale <https://emploi.belgique.be/fr/themes/commissions-paritaires-et-conventions-collectives-de-travail-cct/conventions-collectives-3> (entrez le numéro de la Commission paritaire de votre secteur et sélectionnez le thème « Primes et indemnités pour le travailleur actif » et le sous-thème « Interventions dans les frais de déplacement »).

En fonction de ce qui a été négocié dans votre entreprise, il est possible que le montant de l'indemnité vélo soit supérieur au montant négocié au niveau du secteur. Il est aussi capital de négocier d'autres mesures qui permettront de faciliter le recours au vélo (cumul avec un autre moyen de transport, parking sécurisé, matériel d'entretien à disposition, etc.).

1. Enquête fédérale déplacements domicile - lieu de travail 2021-2022.

2. « C'est prouvé, les embouteillages sont générateurs de mal-être », La Libre 24/9/2021, <https://www.lalibre.be/belgique/mobilite/2021/09/19/cest-prouve-les-embouteillages-sont-generateurs-de-mal-etre-ORPNJ3BTEJF4DFAJVIHLN6GFLU/>.

3. Loi du 8 août 1997 modifiant l'article 38 du Code des impôts sur les revenus 1992, en vue d'encourager fiscalement l'utilisation de la bicyclette sur le chemin du travail (M.B. du 05/11/1997).



En outre, depuis le 1^{er} mai 2023, tous les secteurs et entreprises du secteur privé qui n'avaient pas négocié de convention collective sectorielle ou d'entreprise prévoyant une indemnité vélo, doivent appliquer la CCT 164 du 24 janvier 2023. Celle-ci introduit une indemnité vélo obligatoire qui répond aux modalités suivantes :

- ⊙ le montant de l'indemnité vélo est fixé à 0,27 € par kilomètre parcouru (pour 2023). Ce montant est indexé annuellement (0,29 €/km au 1/1/2025) ;
- ⊙ l'indemnité est octroyée pour la distance parcourue entre le domicile et le lieu de travail, avec un maximum de 20 kilomètres par trajet simple (distance maximale aller-retour de 40 kilomètres par jour) ;
- ⊙ le travailleur doit utiliser le vélo régulièrement pour ses déplacements domicile - lieu de travail. Si le travailleur fait ses déplacements par exemple une fois par semaine ou pendant les mois d'été, ces trajets sont considérés comme réguliers ;
- ⊙ si plusieurs modes de déplacement sont utilisés, dont le vélo, le travailleur a la possibilité de recevoir, pour chacun de ceux-ci, une indemnité de la part de son employeur. Ces différentes indemnités doivent se rapporter soit à différentes parties du trajet domicile-travail (intermodalité), soit à un même trajet effectué pendant différentes périodes de l'année (par exemple vélo à la belle saison et les transports en commun en autonome/hiver) ;
- ⊙ l'employeur ne peut pas indemniser deux fois le même déplacement ou la même partie du trajet ;
- ⊙ afin de déterminer le montant de l'intervention de l'employeur, le travailleur doit remplir et signer une déclaration sur l'honneur dans laquelle il indique le nombre de kilomètres parcourus à vélo entre son domicile et le lieu de travail ainsi que le nombre de jours concernés sur le mois. La fréquence de la déclaration ainsi que les modalités de contrôle des données sont définies par l'employeur ;
- ⊙ les employeurs qui sont tenus d'accorder une indemnité vélo sur la base de la CCT 164 bénéficieront d'un avantage fiscal sous la forme d'un crédit d'impôt.

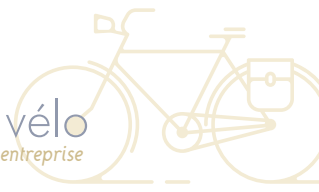
La CCT 164 n'a pas d'impact sur les CCT sectorielles ou d'entreprises qui prévoyaient déjà une indemnité vélo.

Dans les services publics, l'indemnité vélo existe dans la grande majorité des entités des différents niveaux de pouvoir. Son montant et les modalités d'octroi sont à vérifier dans le statut et/ou le règlement de travail.

BON À SAVOIR

L'indemnité vélo :

- ⊙ est exonérée d'impôt si l'indemnité vélo est spécifiquement et explicitement accordée pour l'utilisation effective du vélo pour les déplacements domicile-travail et si le travailleur opte pour régime de déduction des frais professionnels forfaitaires (voir point 2) ;
- ⊙ s'applique dès lors qu'il s'agit de votre propre vélo, d'un vélo mis à disposition par l'employeur ou d'un vélo de société sauf dans le cas où le vélo fait partie d'une formule de budget mobilité (mais si l'indemnité vélo était déjà versée préalablement à l'octroi du budget mobilité, le travailleur peut continuer à en bénéficier : <https://lebudgetmobilit.be/fr/9-statut-du-budget-mobilite#indemnit%C3%A9v%C3%A9lo>) ;
- ⊙ s'applique à tous types de vélos (classiques, VTT, à assistance électrique, pliables, speed pedelecs, cargo, etc.) ;
- ⊙ peut aussi être accordée pour les déplacements professionnels (de service) si l'employé utilise son vélo personnel.



Bien (re)négocier l'indemnité vélo dans l'entreprise

- ⦿ Prévoir une indemnité vélo d'un montant équivalent au plafond de l'exonération fiscale (revenus 2025 : 0,36 €/km).
- ⦿ Prévoir l'augmentation automatique de l'indemnité vélo en fonction de l'augmentation du plafond d'exonération fiscale.
- ⦿ Préciser que l'indemnité vélo est octroyée pour le trajet aller et retour (sans kilométrage maximum). Celui-ci ne doit pas nécessairement être le plus court (pour des questions de sécurité ou de praticabilité, on peut être amené à choisir un itinéraire plus long).
- ⦿ Stipuler que l'indemnité vélo peut concerner tant le trajet principal que le trajet d'approche. Dans ce dernier cas, elle peut être cumulée avec l'intervention de l'employeur pour le mode principal de déplacement.
- ⦿ Appliquer l'indemnité vélo à la demande du travailleur : si c'est plus avantageux pour lui, le travailleur peut être défrayé forfaitairement pour ses trajets à vélo dans le cadre de l'intervention de l'employeur dans les frais des déplacements domicile - lieu de travail avec des moyens de transport privés (s'ils sont remboursés dans l'entreprise). En effet, avec le développement du télétravail et en raison de l'octroi de l'indemnité vélo uniquement pour les trajets effectivement réalisés (pas lors des jours de maladie et de congé), il est possible que l'indemnité vélo soit moins intéressante que le forfait.



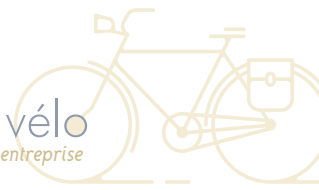
2. Quels sont les avantages fiscaux liés à une indemnité vélo ?

L'**indemnité kilométrique** accordée aux travailleurs pour leurs déplacements domicile - lieu de travail effectivement réalisés à vélo (électrique ou musculaire, speed pedelec) est exonérée d'impôt⁴ jusqu'à **0,36 €** par kilomètre parcouru et jusqu'à maximum 3.610 €⁵ par an (pour l'exercice fiscal 2026 portant sur les revenus 2025). Cela correspond à un trajet aller simple de presque 23 km par jour (donc un peu moins de 46 km aller/retour) pendant 220 jours. Elle doit être calculée sur les trajets effectivement parcourus.

Attention, à présent, seuls les contribuables qui optent pour le régime de déduction des **frais professionnels forfaitaires** peuvent bénéficier de l'exonération de l'indemnité vélo pour les déplacements du domicile au lieu de travail et/ou de l'exonération de l'avantage vélo d'entreprise et d'accessoires, y compris les frais d'entretien et de garage, qui est effectivement utilisé pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

4. L'indemnité vélo est aussi exonérée de cotisation de sécurité sociale pour l'employeur.

5. Il est prévu que cette limite soit indexée. Pour information, le plafond est de 3.500 € pour les revenus 2024 et 3.610 € pour les revenus 2025.



Si votre indemnité vélo est supérieure à 0,36 € par kilomètre parcouru (ou si vous dépassez la limite de 3.610 € en 2025), la partie de l'indemnité qui dépasse cette limite figurera dans votre fiche de paie en tant que revenu imposable. Le montant qui reste en dessous de cette limite est repris dans les indemnités pour frais de déplacement domicile - lieu de travail.⁶

À partir de l'année de revenus 2024 (exercice d'imposition 2025), les montants de l'indemnité vélo et de l'avantage vélo d'entreprise doivent être mentionnés dans les fiches fiscales et déclarés au code 1254/2254 de la déclaration fiscale, de la même manière que les autres indemnités et avantages pour les déplacements domicile-lieu de travail. L'exonération est à indiquer au code 1255/2255.

Exemple : si l'indemnité vélo se monte à 0,36 €/km, combien percevrez-vous par an ?

Distance entre votre domicile et votre lieu de travail (km aller)	Montant de l'indemnité vélo annuelle nette d'impôts (220 jours de travail)
3	475,20 €
5	792,00 €
7	1.108,80 €
10	1.584,00 €
15	2.376,00 €
20	3.168,00 €

Dans le cas d'une indemnité forfaitaire (intervention patronale dans les déplacements domicile - lieu de travail avec des moyens de transport privés), elle peut être **exonérée** jusqu'à concurrence d'un **montant de 500 €** (exercice 2026, revenus 2025) si vous ne déclarez pas vos frais professionnels réels.

Il est aussi possible d'opter pour les frais réels afin de pouvoir déduire de ses impôts l'achat de son vélo, son équipement, l'entretien de son vélo, l'assurance, etc. Dans ce cas, il faut pouvoir présenter des preuves des frais supportés. Cependant, l'indemnité kilométrique sera, dans la grande majorité des cas, plus avantageuse.

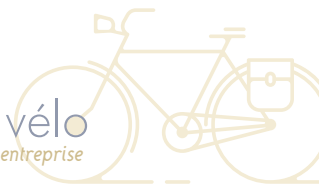
Sur la fiscalité vélo :
<https://fin.belgium.be/fr/particuliers/declaration-impot/revenus/indemnites-frais-deplacement-domicile-lieu-travail>



3. L'octroi de l'indemnité vélo nécessite-t-elle l'élaboration d'un règlement ou d'une CCT ?

Ce n'est pas obligatoire mais il est fortement conseillé de se concerter sur les modalités pratiques et de préciser les règles qui régiront l'utilisation du vélo pour les trajets domicile-travail. La rédaction d'un règlement vélo ou d'une CCT ou encore d'un nouveau point dans le règlement de travail a le mérite d'apporter des réponses collectives à une série de situations spécifiques. Par ailleurs, ces documents, par les dispositifs qu'ils prévoient,

6. Dans ce cas, l'exonération de 500 € (exercice 2026, revenus 2025) prévue pour les déplacements du domicile au lieu de travail avec un autre moyen de transport peut également être appliquée à la partie excédentaire pour autant que le contribuable applique le système des frais professionnels forfaitaires.



peuvent encourager davantage la pratique du vélo. C'est aussi une source d'informations pour les travailleurs-cyclistes.

En fonction de chaque situation d'entreprise, l'équipe syndicale pourra apprécier l'utilité de négocier et de préciser l'un ou l'autre des points d'attention suivants dans un règlement ou une CCT :

- ⊙ le processus de demande de l'indemnité vélo et la périodicité de son paiement ;
- ⊙ la façon dont le travailleur doit prouver qu'il est venu en vélo (la déclaration sur l'honneur est le moyen le plus couramment utilisé) ;
- ⊙ les modalités d'utilisation du vélo (en cas de vélo de service ou de vélo de société par exemple) : certains employeurs exigent que le travailleur utilise son vélo pour une durée déterminée : par exemple 3 ou 6 mois sur l'année, ou au moins x jours ouvrables par mois ou par semaine ;
- ⊙ la nécessité de disposer d'une assurance RC personnelle (il est important de disposer d'une RC personnelle car elle couvre les dommages causés aux tiers (piétons, voitures, etc.) ;
- ⊙ la possibilité d'utiliser le vélo pour des missions professionnelles ainsi que son défraiement ;
- ⊙ la localisation du ou des parkings vélo et les modalités d'utilisation ;
- ⊙ la localisation du ou des points de réparations et les modalités d'utilisation ;
- ⊙ la possibilité d'utiliser douches, vestiaires, casiers et les modalités d'utilisation ;
- ⊙ la prise en charge éventuelle d'équipements, des réparations, des entretiens, etc. ;
- ⊙ la prise en charge d'une assurance spécifique vélo (dépannage, vol, dégâts matériels, etc.) ;
- ⊙ la possibilité d'un « retour garanti » ou d'une « réunion garantie » : si l'entreprise a des véhicules de service, permettre au cycliste d'y avoir recours ou prévoir la possibilité d'utilisation exceptionnelle d'un taxi.

Au sujet des assurances :

<http://mobilite.wallonie.be/news/a-velo-ne-manquez-pas-dassurances>



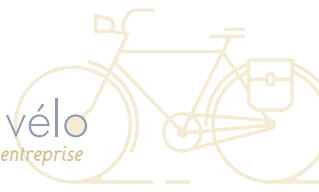
4. Combiner le vélo avec d'autres moyens de transport ?

Ces dernières années, se développent des facilités qui permettent de combiner l'utilisation du vélo avec les autres moyens de transport (c'est ce qu'on appelle l'intermodalité). Si le travailleur combine par exemple vélo et transports en commun ou voiture et puis vélo, l'indemnité vélo est également accordée. Les indemnités pour les deux modes de transport ne pourront cependant pas être cumulées sur une même portion de trajet au cours de la même période.

La fiche d'accessibilité de l'entreprise permet de bien visualiser les possibilités pour se rendre dans l'entreprise : <http://www.rise.be/ressources/fiche-26-le-plan-d-acces-multimodal.htm>.

Avec les TEC

Les vélos pliables sont admis gratuitement dans tous les véhicules. Des range-vélos sécurisés TEC sont disponibles aux arrêts très fréquentés : https://www.letec.be/View/Le_velo/208



Avec la STIB

Dans les véhicules de la STIB, les vélos sont autorisés uniquement dans le métro et les trams à plancher bas (ne nécessitant pas de marches pour monter à bord) et en dehors des heures de pointe. Les vélos pliables sont admis dans tous les véhicules. Il n'y a pas de coût supplémentaire.

Avec le train

Transporter un vélo classique dans le train est possible mais payant et conditionné à la place disponible pour les accueillir (coût 4 €/trajet). Les vélos pliables sont admis gratuitement dans tous les trains mais ne peuvent être laissés dans les allées.

Un planificateur de voyage vous permet de préparer votre trajet avec votre vélo : BikeonTrain : <https://www.belgiantrain.be/fr/tickets-and-railcards/train-and-other-transport/train-bike>

Dans toutes les gares, il existe des parkings vélos gratuits. Près de 50 gares proposent aussi des parkings sécurisés fonctionnant par abonnement (<https://www.belgiantrain.be/fr/station-information/car-or-bike-at-station/b-parking-bike/my-bike-parking>). En outre, des points vélo, proposant différents services (réparations, entretien, etc.), sont souvent présents dans les grandes gares.

<https://www.rise.be/outils-syndicaux/publications/velo-et-train-le-duo-gagnant-pour-vos-trajets-domicile-travail>



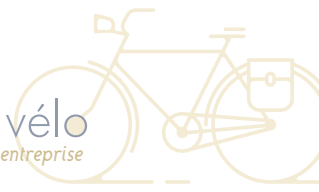
Utiliser un système de vélos partagés

Les systèmes de vélos partagés se développent dans beaucoup de villes comme à Bruxelles (Villo), Namur (Li Bia Vélo), Mons, Liège, etc. On les trouve à proximité des gares, parkings de dissuasion et autres endroits clés de la ville. L'abonnement à ces systèmes peut être intégré à la carte MOBIB.

Les opérateurs de vélos en libre-service proposent souvent des tarifs avantageux et des solutions sur mesure pour les entreprises.

<https://avello.org/velos-en-libre-service>
<https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/se-deplacer/mobilite-partagee#VELOS>





5. Quels équipements prévoir pour faciliter l'usage du vélo dans l'entreprise ?

- ⊙ Un parking sécurisé, accessible et couvert :
 - en Wallonie, actuellement aucune législation ne contraint une entreprise à s'équiper d'un parking vélos. C'est toutefois indispensable pour pouvoir stationner son vélo en toute confiance. L'enquête fédérale sur les déplacements domicile - lieu de travail 2021-2022 montre toutefois qu'en Wallonie, 59 % des travailleurs bénéficient d'un parking sécurisé pour les vélos ;
 - à Bruxelles, il existe depuis plusieurs années une législation contraignante concernant le nombre de places de parking vélo⁷ et les exigences auxquelles les emplacements vélo doivent répondre⁸.
 - Toutefois, suite à l'entrée en vigueur de la nouvelle directive européenne PEB, à partir du 29 mai 2026, tous les bâtiments non-résidentiels neufs ou faisant l'objet d'une rénovation, comprenant plus de 5 emplacements de stationnement pour voitures, devront disposer d'emplacements vélo à hauteur d'au moins 15% de la capacité moyenne ou 10% de la capacité totale d'utilisation des bâtiments non résidentiels, avec l'espace nécessaire également pour les vélos de dimensions supérieures aux vélos standard (cargo/longtail). Ils devront disposer des câblages requis pour permettre la recharge des véhicules électriques dont les vélos à assistance électrique. Tous les bâtiments non résidentiels existants comprenant plus de 20 emplacements de stationnement voiture devront, au plus tard pour le 1er janvier 2027, disposer des mêmes capacités de stationnement vélo et d'espace que pour les bâtiments neufs.⁹
- ⊙ Des équipements vélo : équipement de pluie, sacoche vélo, casque, cadenas, chasuble, etc.
- ⊙ Du matériel de réparation : il est utile de mettre à disposition des travailleurs un équipement leur permettant de réaliser de petites réparations (regonfler les pneus, réparer une fuite, etc.) et de former un technicien vélo dédié à cette tâche parmi les membres du personnel.
- ⊙ Des vestiaires, des casiers, des douches et l'infrastructure pour recharger les batteries.

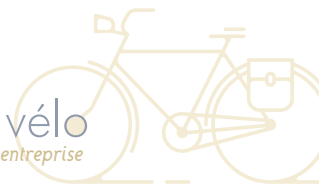


L'employeur, s'il est assujéti à l'impôt des sociétés, bénéficie d'une déductibilité fiscale à 100 % de ces investissements.

7. Le nombre d'emplacements ne peut pas être inférieur au nombre total de cyclistes qui rejoignent le site, augmenté de 20 %, à 1/5e des emplacements pour voitures, loués ou en propriété : voir le point 6 : <https://environnement.brussels/pro/reglementation/obligations-et-autorisations/votre-plan-de-deplacements-dentreprise-pde-en-pratique>

8. Voir <https://environnement.brussels/pro/reglementation/obligations-et-autorisations/stationnement-et-livraison-les-obligations-concernant-velos-motos-et-autos>

9. <https://www.uvcw.be/energie/actus/art-8978>



6. Vélo classique ou vélo à assistance électrique « VAE » ou vélo pliable ?

L'atout du vélo à assistance électrique est qu'il permet de parcourir de plus longues distances en fournissant un minimum d'effort physique. Il est indiqué pour des personnes moins sportives ou rencontrant des difficultés d'ordre médical ou devant circuler dans des régions vallonnées.

Avec le VAE, le vélo peut ainsi être utilisé par davantage de travailleurs et plus uniquement par ceux qui habitent près de leur lieu de travail. Aujourd'hui, les batteries sont performantes et permettent de parcourir entre 50 et 90 km voire 120 km avant recharge, recharge qu'il sera nécessaire de prévoir sur le lieu de travail.

Le vélo pliable (il existe aussi des vélos pliables électriques) permettra d'emprunter les transports en commun sans devoir payer de supplément s'il est transporté plié et rangé aux endroits prévus à cet effet.

BON À SAVOIR

Vérifiez s'il existe des aides pour l'achat d'un vélo dans votre Région. Pensez-aussi à checker auprès de votre commune ou de votre province. Il existe une liste (non exhaustive) des entités qui octroient des primes vélo : <https://mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/wallonie-cyclable/le-velo-a-assistance-electrique/primes-communales-et-provinciales.html> et <https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite-durable/velos/avantages-fiscaux-et-primes-velo>

<https://www.provelo.org/fr/sub-section/bien-choisir-son-velo>



7. Les formules de vélo d'entreprise

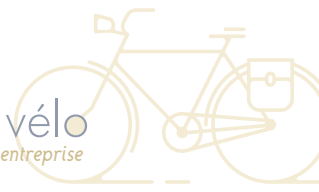
Avec la popularité croissante du vélo, de plus en plus d'entreprises proposent des formules de vélos d'entreprise. Ces dispositifs peuvent prendre plusieurs formes :

- vélo de société personnel (mis à disposition par l'employeur par exemple via un leasing vélo ou le budget mobilité) : il s'agit d'un vélo lié à un employé en particulier qui l'utilise pour faire les trajets entre son domicile et son lieu de travail. Il peut aussi l'utiliser pour des déplacements de service et pour ses déplacements privés ;
- vélos de service : ils sont la propriété de l'entreprise et sont mis à la disposition des travailleurs pour effectuer des trajets de service (déplacements entre différents bâtiments, rencontre avec un client, ...) et éventuellement de loisir (lunch sur le temps de midi, ...). Les vélos de service peuvent aussi servir pour permettre aux travailleurs de tester les déplacements domicile-travail et pour permettre le retour au domicile en cas de « retour garanti ».

Les différentes formules de vélo d'entreprise feront l'objet d'une fiche spécifique car le sujet est complexe.

<https://veloactif.be/mesures-et-incitants/velos-dentreprise>





8. Par où commencer pour promouvoir syndicalement l'utilisation du vélo ?

S'il emploie plus de 100 travailleurs, l'employeur doit réaliser tous les 3 ans un diagnostic des déplacements domicile - lieu de travail. Cet état des lieux est soumis au Conseil d'entreprise pour avis et transmis au SPF Mobilité et Transport qui établit un rapport personnalisé.

Ce diagnostic vous permettra de mesurer le potentiel vélo dans votre entreprise. Il vous permettra de déterminer combien et quels travailleurs habitent à moins de 20 km¹⁰ de l'entreprise : ce sont ces travailleurs qui pourraient être intéressés par la pratique du vélo pour aller au travail.

Le projet Tous Vélo-Actifs propose des audits vélo gratuits. Cet audit permet d'évaluer la situation de votre entreprise par rapport au vélo, de cerner les points à améliorer prioritairement et d'être conseillé pour établir une dynamique vélo dans l'entreprise (<https://veloactif.be/outils-et-services-aux-entreprises/un-audit-velo>). Avello et Pro Velo proposent le même type de service (voir coordonnées en fin de fiche).

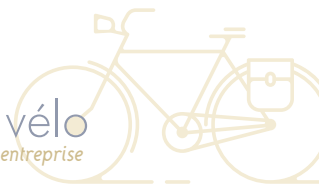
S'il n'y a pas encore de mobility manager dans votre entreprise, en nommer un et le former constituera une étape importante. En effet, c'est lui qui va concevoir et mettre en œuvre une stratégie de mobilité pour favoriser les déplacements durables, dont la politique vélo de l'entreprise. La Wallonie propose gratuitement une formation de mobility manager : <https://mobilité.wallonie.be/home/outils/formations.html>

Pour soutenir votre demande de politique vélo, faites référence aux objectifs de durabilité de votre entreprise. Une politique vélo permettra de soutenir ses engagements en matière de RSE (responsabilité sociale des entreprises), ses ODD (objectifs de développement durable), ses objectifs de décarbonation (bilan carbone, audit énergétique obligatoire tous les 4 ans pour les grandes entreprises, convention carbone, communauté carbone, etc.) ainsi que ses obligations en matière de reporting CSRD pour les grandes entreprises (Corporate Sustainability Reporting Directive).

Ensuite, plusieurs actions permettront de créer un cadre favorable pour la pratique du vélo et inciter les travailleurs à se lancer :

- ⊙ élaborer un règlement vélo (cf. points 1, 2 et 3) ;
- ⊙ mettre en œuvre toutes les facilités nécessaires à la pratique du vélo (cf. points 3 et 5) ;
- ⊙ tester l'utilisation de vélos lors de journées de sensibilisation (comme la Semaine de la mobilité du 16 au 22 septembre) ;
- ⊙ mettre à disposition des travailleurs une flotte de vélos de service pour les déplacements professionnels. Ces vélos pourront être empruntés pour tester les trajets domicile-travail à vélo ;
- ⊙ s'appuyer sur des ambassadeurs vélo pour convaincre les travailleurs : <https://veloactif.be/au-travail-a-velo/les-ambassadeurs-velo> ;

10. 58 % des travailleurs seraient prêts à faire jusqu'à 20 km pour se rendre au travail à condition d'utiliser un vélo électrique.
Source : Les chiffres-clés du vélo en Belgique, 2ème édition, p 38 :
https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/documents/publications/2025/chiffres-cl%C3%A9s-v%C3%A9lo-2024_FR_final.pdf



- organiser une formation vélo pour donner un coup de pouce aux travailleurs qui souhaitent se lancer. Tous vélo-actifs propose gratuitement différentes formations aux entités vélo-actives : formation vélo-traffic, mécanique vélo (crevaison, frein, vitesse, ...), check-up vélo, etc. : <https://veloactif.be/services/formations-velo>. Les entreprises qui ne sont pas vélo actives peuvent organiser ce type de formation avec Pro Velo ou Avello ;
- réaliser un relevé des itinéraires cyclables sécurisés dans les environs de l'entreprise, en collaborant avec des associations cyclistes telles que Avello ou Pro Vélo mais aussi à partir des informations données par les cyclistes de l'entreprise et d'autres sources pertinentes : <https://veloactif.be/2022/07/12/quel-itineraire-choisir-a-velo>.

9. Quelques exemples de réussites ?

Colruyt – Ans

Grace à l'appui de la Cellule RISE et Mobilité, un diagnostic mobilité a pu être réalisé pour les magasins. L'employeur met à disposition de tous les travailleurs qui le souhaitent un vélo pour autant qu'ils viennent travailler au moins 4 jours par semaine à vélo. Des vélos électriques sont maintenant accessibles quelle que soit la distance parcourue.

Swift – La Hulpe

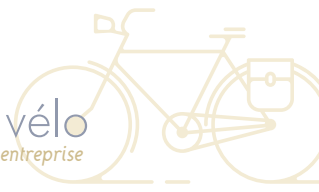
Un travail assidu de la délégation syndicale a permis l'obtention de l'indemnité vélo dès 2008. L'entreprise participe à BikeToWork depuis 2009. La délégation a aussi négocié l'installation de douches, de vestiaires, d'un parking couvert sécurisé et l'achat de vélos électriques de service pour circuler sur le site de l'entreprise.

CHC – MontLégia – Liège

Au sein de cette structure hospitalière, depuis plusieurs années, la direction et les syndicats travaillent ensemble pour promouvoir la mobilité durable, en particulier pour stimuler l'utilisation du vélo et du covoiturage. Ils ont ainsi, en collaboration avec Pro Velo, proposé un programme de prêt de vélos. 180 travailleurs ont ainsi pu tester les trajets domicile-travail par ce mode de transport.

<https://www.youtube.com/watch?v=-hTBnuiSyuw&t=15>
et <https://www.youtube.com/watch?v=nFogLOhOGEA>





10. En savoir plus

- ⦿ Les Cellules syndicales de Mobilité de la FGTB et de la CSC :
<http://rise.be>
- ⦿ L'opération Tous Vélo Actifs, qui vise à promouvoir les déplacements domicile-travail à vélo :
<https://veloactif.be/tous-velo-actifs>
- ⦿ Pro Velo, asbl de soutien des cyclistes et de promotion du vélo :
<https://www.provelo.org>
- ⦿ Avello, asbl de défense des intérêts des usagers cyclistes en Belgique francophone :
<https://avello.org>
- ⦿ Le site du SPF Mobilité et transport :
<https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite-durable/velos>
- ⦿ Le portail de la Mobilité en Wallonie :
<https://mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/wallonie-cyclable.html>
- ⦿ Le texte de la CCT 164 :
<https://cnt-nar.be/sites/default/files/documents/fr/cct-164.pdf>

.....

Une publication des Cellules syndicales de Mobilité
CSC & FGTB



Mise à jour septembre 2025