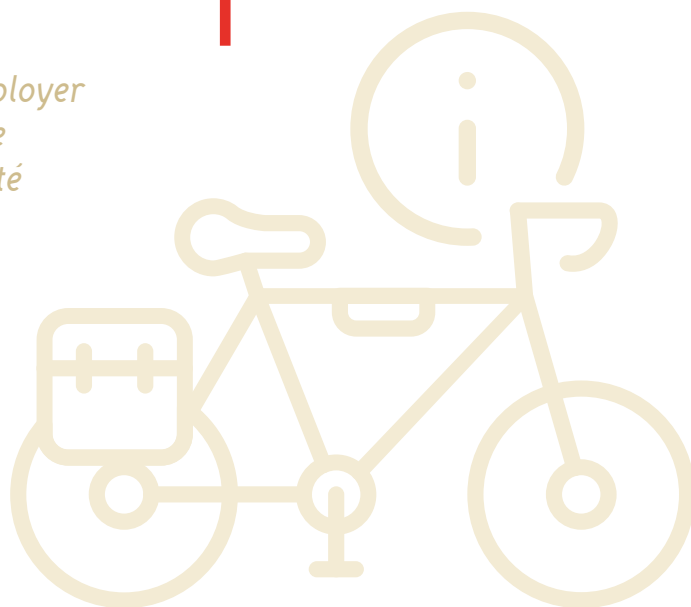


Tout savoir sur les vélos d'entreprise

*Guide pratique pour déployer
des vélos de service
et des vélos de société*



Face à l'urgence climatique, il est indispensable de repenser nos modes de déplacement et de réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre (GES). Le secteur des transports reste l'un des plus gros émetteurs de GES en Wallonie (26 % des émissions en 2023¹), avec des émissions toujours en hausse.

Basculer vers une mobilité plus durable, moins polluante et moins émettrice de gaz à effet de serre est donc crucial. Dans ce contexte, la mobilité douce et active, comme le vélo, s'impose comme une solution incontournable pour les trajets courts.

1. Source : IWEPS, indicateurs statistiques, émissions de gaz à effet de serre, 1/12/2025.



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, 65 % des travailleurs wallons habitent à moins de 15 kilomètres de leur lieu de travail, une distance parfaitement réalisable à vélo, surtout à vélo électrique².

Pourtant, malgré ce potentiel, l'achat d'un vélo reste un frein pour beaucoup de salariés. Les prix grimpent, en particulier pour les modèles adaptés à un usage quotidien (vélo électrique, cargo, longtail...). Les entreprises peuvent jouer un rôle central dans ce changement de cap, en accompagnant leurs travailleurs à tester le vélo (via des vélos de service ou des journées d'essai), mais aussi en finançant l'acquisition de vélos d'entreprise.

Promouvoir le vélo, c'est défendre une mobilité plus juste, plus saine et plus accessible à tous. Les équipes syndicales ont un rôle à jouer pour favoriser les déplacements à vélo : négocier des accords collectifs pour intégrer le vélo dans la politique de mobilité de l'entreprise, mettre en place et augmenter les indemnités de déplacements à vélo (domicile-travail, mais aussi déplacement de service), exiger des infrastructures adéquates (parking sécurisé, vestiaires...) et permettre aux travailleurs de s'équiper à moindre coût.

1. Pourquoi favoriser l'usage de vélos d'entreprise ?

Favoriser l'usage de vélos d'entreprise, c'est miser sur une mobilité active, bonne pour la santé et pour le portefeuille. Pédaler chaque jour, même quelques kilomètres, permet de faire de l'exercice physique sans devoir trouver du temps en plus dans sa journée.

C'est aussi un excellent moyen de réduire le stress lié aux déplacements, d'améliorer la santé des travailleurs et donc de réduire l'absentéisme lié à la sédentarité.

À l'heure où les coûts de l'énergie et de l'automobile explosent, le vélo devient une alternative économique imbattable.

Les vélos d'entreprise, qu'ils soient de service ou personnels, représentent donc un investissement durable et pertinent. Les vélos-cargos, les longtails ou encore les vélos pour charges lourdes permettent de transporter du matériel, des outils ou même des marchandises de manière écologique, rapide et économique. Ils peuvent remplacer efficacement une camionnette ou un véhicule de service pour de nombreux trajets professionnels, notamment en zone urbaine ou dans des entreprises de grande taille. Ce sont des solutions concrètes, pratiques et efficaces pour rendre les déplacements professionnels plus durables et accessibles à tous.

Les vélos de service, bien qu'à l'origine prévus pour les déplacements professionnels, peuvent aussi être mis à disposition, de manière ponctuelle, pour les trajets domicile-travail. Cela peut être le cas, par exemple, lorsqu'un train ou un bus est supprimé, lorsqu'un travailleur venu en covoiturage fait valoir un droit au retour garanti ou lorsqu'un travailleur souhaite tester l'usage du vélo sur son trajet quotidien.

Mettre en place ce type d'usage occasionnel, balisé par un cadre clair dans le règlement vélo ou dans une CCT, est un bon levier pour amorcer un changement d'habitudes sans contraindre.

2. Source : Statistiques SPF Mobilité Transports issue de l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail 2021-2022.



2. Quelles sont les formules de vélos d'entreprise ?

Avec la popularité croissante du vélo, de plus en plus d'entreprises proposent des formules de vélos d'entreprise.

Depuis 2023, la majorité des vélos mis en service sont des vélos électriques. En effet, grâce à l'assistance, le vélo électrique permet de faire de plus grandes distances, atténue la difficulté liée au relief et permet d'avoir des vitesses plus élevées, et cela, en faisant moins d'efforts physiques.

Ces dispositifs peuvent prendre plusieurs formes.

2.1. Vélo de service

Le vélo de service est un vélo appartenant à l'entreprise, mis à la disposition des travailleurs pour effectuer des déplacements professionnels : trajets entre différents bâtiments, rendez-vous chez un client, courses de service, etc. Il ne s'agit pas d'un vélo personnel, mais bien d'un vélo partagé entre plusieurs collègues, souvent intégré à une flotte collective gérée par l'entreprise. À la différence du vélo de société, il ne donne pas droit à une indemnité kilométrique, même s'il est utilisé pendant le temps de travail.

Cependant, pour les travailleurs qui effectuent régulièrement des déplacements à vélo pendant leur service, il est pertinent de prévoir des aménagements adaptés :

- ⊙ douches et vestiaires accessibles,
- ⊙ casier personnel pour les vêtements,
- ⊙ vêtements de service adaptés à la pratique du vélo (vestes imperméables, chasubles réfléchissantes, pantalons de pluie, etc.),
- ⊙ lave-linge et sèche-linge, voire un service de blanchisserie pour les vêtements salis ou mouillés.

L'acquisition des vélos de service peut se faire via l'achat direct ou via le leasing. L'entreprise peut gérer ces vélos de différentes manières :

- ⊙ en libre accès, via un boîtier à clé et registre,
- ⊙ via un cadenas et une application connectée ([Hooba](#), [ShareABike](#), [Sumura](#) ...),
- ⊙ ou via un système de réservation comme pour les salles de réunion.

Enfin, ces vélos peuvent également être prêtés ponctuellement aux travailleurs qui souhaitent tester un trajet domicile-travail, par exemple en l'absence de transports publics. Dans ce cas, l'usage doit être encadré (assurance, déclaration) et peut ouvrir le droit à une indemnité vélo.



Les entreprises situées dans des centres urbains où il existe des vélos en libre-service peuvent prendre en charge l'utilisation de vélos partagés pour réduire l'investissement nécessaire ou les infrastructures internes de stationnement.



2.2. Vélo de société personnel

Le vélo de société personnel est un vélo mis à disposition par l'employeur à un travailleur en particulier, pour ses trajets domicile-travail, ses déplacements professionnels, mais aussi ses déplacements privés. Contrairement au vélo de service, il n'est pas partagé et reste attribué à une seule personne pendant toute la durée du contrat.

Cette formule connaît un succès croissant, car elle combine mobilité durable, bien-être au travail et avantages fiscaux. Le vélo de société peut être financé de différentes manières, notamment via :

- ⊙ un achat direct de l'entreprise,
- ⊙ un leasing vélo (souvent « tout compris » : entretien, assurance, assistance),
- ⊙ le budget mobilité, au sein duquel le travailleur peut choisir un vélo plutôt qu'une voiture.

Toutes ces formules n'ont pas le même impact sur le portefeuille du travailleur.

Tant que le vélo est utilisé régulièrement pour les trajets domicile-travail (minimum 20 % des déplacements domicile-travail), il n'y a pas d'avantage de toute nature (ATN) imposable dans le chef du travailleur. Ce dernier peut aussi cumuler la mise à disposition d'un vélo de société et une indemnité kilométrique vélo exonérée d'impôt jusqu'à 0,36 €/km et 3.610 €/an pour 2025 (et 0,37 €/km et 3.690 €/an pour 2026).

L'employeur bénéficie quant à lui d'une déductibilité fiscale de 100 % sur les frais liés à l'achat ou au leasing du vélo, ainsi que sur les équipements et infrastructures associés. Il peut aussi récupérer la TVA s'il y est assujéti.

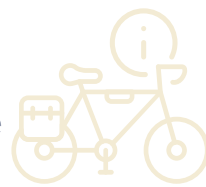
2.3. Vélos en libre-service

Les vélos en libre-service offrent une réponse concrète aux besoins de mobilité urbaine de courte distance, que ce soit pour des déplacements de service, des trajets domicile-travail occasionnels ou pour compléter un trajet en transports en commun. Ils permettent de se déplacer rapidement sans posséder de vélo, sans devoir gérer l'entretien ou le stationnement. Leur présence dans un nombre croissant de villes belges en fait une solution de plus en plus accessible, pratique et attractive.

Plusieurs formules coexistent aujourd'hui en Belgique :

- ⊙ des services avec stations fixes, comme [Villo !](#) à Bruxelles ou [Li Bia Vélo](#) à Namur,
- ⊙ des systèmes en freefloating, sans station, avec déverrouillage via application ([Dott](#), [Lime](#), [Billy](#), etc.),
- ⊙ des vélos partagés autour des gares, comme [Blue-bike](#), présents sur plus de 180 sites dans le pays,
- ⊙ des flottes mutualisées entre entreprises ou au sein de zones d'activités, via [ShareABike](#) (solution sans station gérée par Pro Velo) ou [Hooba](#) (gestion de vélos électriques partagés sur un site d'entreprise, immeuble de bureau ou zone d'activité).

Au-delà de la diversité des formes, ces services présentent de réels avantages tant pour les travailleurs que pour les entreprises. Pour les usagers, c'est un moyen simple, rapide et économique de se déplacer, surtout lorsqu'il s'agit de courts trajets. L'application mobile permet d'accéder à un vélo à tout moment, souvent pour un coût modique, sans avoir à en assumer la propriété ou la maintenance. Cela représente une liberté de mouvement précieuse, particulièrement en milieu urbain dense ou dans les zones où l'accès aux transports publics est limité.



Pour les employeurs, ces solutions permettent de faciliter les déplacements professionnels ou inter-sites, tout en réduisant les coûts liés à l'usage de la voiture, aux remboursements kilométriques ou à la gestion de flottes internes. Elles s'intègrent parfaitement dans une politique de mobilité durable, contribuent à désengorger les parkings et à améliorer l'empreinte carbone de l'organisation. L'image de l'entreprise s'en trouve renforcée, notamment auprès des jeunes générations sensibles aux enjeux environnementaux. Enfin, la gestion de ces services reste simple, grâce à des outils de suivi et de facturation mutualisés, et l'ensemble des frais liés à ces solutions est intégralement déductible fiscalement pour l'entreprise.

<https://mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/wallonie-cyclable/velo-dentreprise.html>

<https://avello.org/velos-en-libre-service>



3. Les avantages fiscaux liés aux vélos d'entreprise

La fiscalité belge prévoit plusieurs incitants favorables à l'usage du vélo en entreprise, tant pour les employeurs que pour les travailleurs. L'objectif est clair : encourager les alternatives à la voiture et favoriser un report modal vers la mobilité active.

Pour l'employeur, l'achat ou la location (leasing) de vélos, leur entretien, les accessoires liés (casques, cadenas, batteries, équipements de sécurité...), ainsi que les infrastructures cyclables (parking vélo, bornes de recharge, vestiaires, douches...) sont déductibles à 100 % en tant que frais professionnels pour l'employeur. S'il est assujéti à la TVA, l'employeur récupère également la TVA payée à l'achat de vélos, d'équipements ou à l'installation d'infrastructures cyclables.

Pour le travailleur, le financement d'un vélo via une rémunération extra-légale, la conversion de primes ou le salaire brut est fiscalement intéressant, car les vélos ou accessoires financés par ces solutions sont pris en charge sur des montants avant précompte professionnel et cotisations sociales. Étant donné les règles fiscales en vigueur, ces dépenses ne sont donc pas considérées comme des avantages de toute nature imposables, à condition que les règles d'usage soient respectées³.

3.1. Vélo de service : pas d'avantage imposable, mais usage professionnel uniquement

Le vélo de service, en tant qu'outil de travail utilisé exclusivement pendant le temps de travail pour des déplacements professionnels (entre bâtiments, visites clients, livraisons, tournées...), ne génère aucun avantage de toute nature pour le travailleur. L'entreprise peut acheter ou louer ces vélos (via le leasing ou une solution partagée) et déduire intégralement les frais associés. L'usage occasionnel du vélo de service pour tester un trajet domicile-travail est toléré, mais il doit être encadré via un règlement vélo pour, par exemple, donner lieu à une indemnité dans le cas d'un usage personnel ponctuel autorisé par l'entreprise et couvert par l'assurance.

3. Un travailleur doit utiliser le vélo mis à sa disposition pour au moins 20 % de ses déplacements domicile-travail, qu'il s'agisse d'un trajet direct entre le domicile et le travail ou jusqu'à un arrêt de bus, une gare ou jusqu'à un parking de covoiturage. À défaut, le travailleur devra rembourser les cotisations sociales ainsi que le précompte évité. En outre, à partir de l'exercice d'imposition 2025 (revenus 2024), la mise à disposition d'un vélo d'entreprise est uniquement exonérée si les frais professionnels sont calculés de manière forfaitaire. Si la déduction de frais professionnels réels est choisie dans la déclaration d'impôt, le vélo de société personnel ne bénéficiera plus de l'exonération à partir de l'exercice d'imposition 2025 (revenus 2024).



Une aide financière pour l'achat de vélos-cargos de service

En Wallonie comme à Bruxelles, une prime cyclologistique permet aux entreprises, ASBL, indépendants ou coopératives d'obtenir un soutien financier pour l'achat de vélos utilitaires destinés aux déplacements professionnels. Cette aide vise à encourager le recours au vélo pour les livraisons de biens ou de marchandises, mais aussi pour les prestations de services (technicien, aide à domicile, soins, etc.). Elle couvre différents types de matériel: vélos-cargos, longtails, remorques, qu'ils soient électriques ou non. En Wallonie, la prime peut atteindre jusqu'à 50 % du montant hors TVA plafonné, selon le type de véhicule. À Bruxelles, le soutien s'inscrit dans le dispositif « Bikes in Businesses », avec une prise en charge pouvant aller jusqu'à 4.000 € par vélo. Ces dispositifs facilitent l'acquisition de matériel adapté pour remplacer progressivement l'usage de la voiture ou de la camionnette dans les activités professionnelles quotidiennes.

<https://www.wallonie.be/fr/demarches/obtenir-une-prime-regionale-destinee-lachat-dun-velo-dun-velo-cargo-ou-dune-remorque-de-velo-pour-des-activites-de-cyclologistique>

<https://economie-emploi.brussels/prime-velo-cargo>



3.2. Vélo de société personnel : avantage fiscalement attractif, sous conditions

Le vélo de société personnel, mis à disposition d'un travailleur pour un usage mixte (domicile-travail, déplacements de service, privé), bénéficie d'un traitement fiscal particulièrement favorable. Si le vélo est utilisé régulièrement (au moins 20 % du temps) pour les trajets domicile-travail, il n'est pas considéré comme un avantage imposable⁴ pour le travailleur, contrairement à une voiture de société. Depuis 2024, la mise à disposition du vélo doit être mentionnée sur la fiche fiscale 281.10. En outre, à partir de l'exercice d'imposition 2025 (revenus 2024), la mise à disposition d'un vélo d'entreprise est uniquement exonérée si les frais professionnels sont calculés de manière forfaitaire. Si la déduction de frais professionnels réels est choisie dans la déclaration d'impôt, le vélo de société personnel ne bénéficiera plus de l'exonération à partir de l'exercice d'imposition 2025 (revenus 2024).

Le travailleur peut cumuler la mise à disposition d'un vélo de société avec l'indemnité vélo (voir point 7.2.).

Pour l'entreprise, tous les frais liés à l'acquisition, au leasing, à l'entretien du vélo ou aux équipements complémentaires sont déductibles à 100 %, tout comme les infrastructures nécessaires. Cette formule constitue donc un levier fiscal intéressant pour promouvoir la mobilité active et remplacer progressivement la voiture de société.

<https://mobilit.belgium.be/fr/mobilit-durable/velos/avantages-fiscaux-et-primes-velo>

<https://www.mobilit-entreprise.be/ressources/fiscalite>



4. Voir note de bas de page 3.



4. Que peut-on intégrer dans un budget vélo [achat ou leasing] ?

Un budget vélo pour l'achat direct ou pour un contrat de leasing ne se limite pas au simple coût du vélo. Il peut couvrir un ensemble d'accessoires et de services indispensables pour garantir une utilisation confortable, sûre et durable du vélo d'entreprise.

Pour un achat classique, le travailleur peut financer non seulement le vélo lui-même, mais aussi une série d'accessoires considérés comme nécessaires ou utiles à la pratique quotidienne : casque, cadenas de qualité, éclairage, sacoches, paniers, antivol de cadre, antivol de batterie, béquille renforcée, garde-boue, vêtements de pluie, gants, surchaussures, pneus renforcés, rétroviseur, support smartphone GPS, etc.

Pour un leasing vélo, on ne finance pas seulement un vélo mais un pack complet de services, souvent très utiles. Le budget peut inclure :

- ⊙ l'entretien complet (réglages, pneus, transmission, freins),
- ⊙ les réparations,
- ⊙ l'assurance vol et dégâts matériels,
- ⊙ l'assistance dépannage 24/7,
- ⊙ un vélo de remplacement en cas de panne.

Le leasing offre donc une formule « tout compris » qui limite les imprévus et sécurise les coûts pour l'employeur comme pour le travailleur.



5. Quels financements pour les travailleurs ?

5.1. Financement par l'entreprise

L'employeur prend totalement en charge l'achat ou le leasing du vélo.

Par exemple, Colruyt finance un vélo de société pour les travailleurs qui viennent au moins 4 jours par semaine à vélo.

5.2. Financement mixte

L'entreprise prend en charge une partie du coût (achat ou leasing) et le travailleur finance le solde.

5.3. Financement par le travailleur

Le travailleur peut financer son vélo via plusieurs leviers, selon les outils mis en place dans l'entreprise :

- ⦿ **budget mobilité** : conversion (totale ou partielle) d'une voiture de société en budget mobilité, dont le deuxième pilier peut inclure notamment l'achat ou le leasing vélo ;
- ⦿ **plan cafétéria** : choix d'un vélo dans un package salarial flexible ;
- ⦿ **treizième mois / pécule de vacances** : prime affectée totalement ou partiellement au financement du vélo ou au leasing ;
- ⦿ **salary sacrifice (salaire brut)** : réduction volontaire du salaire brut, fiscalement avantageuse,
- ⦿ **salaire net** : contribution possible mais sans avantage fiscal.



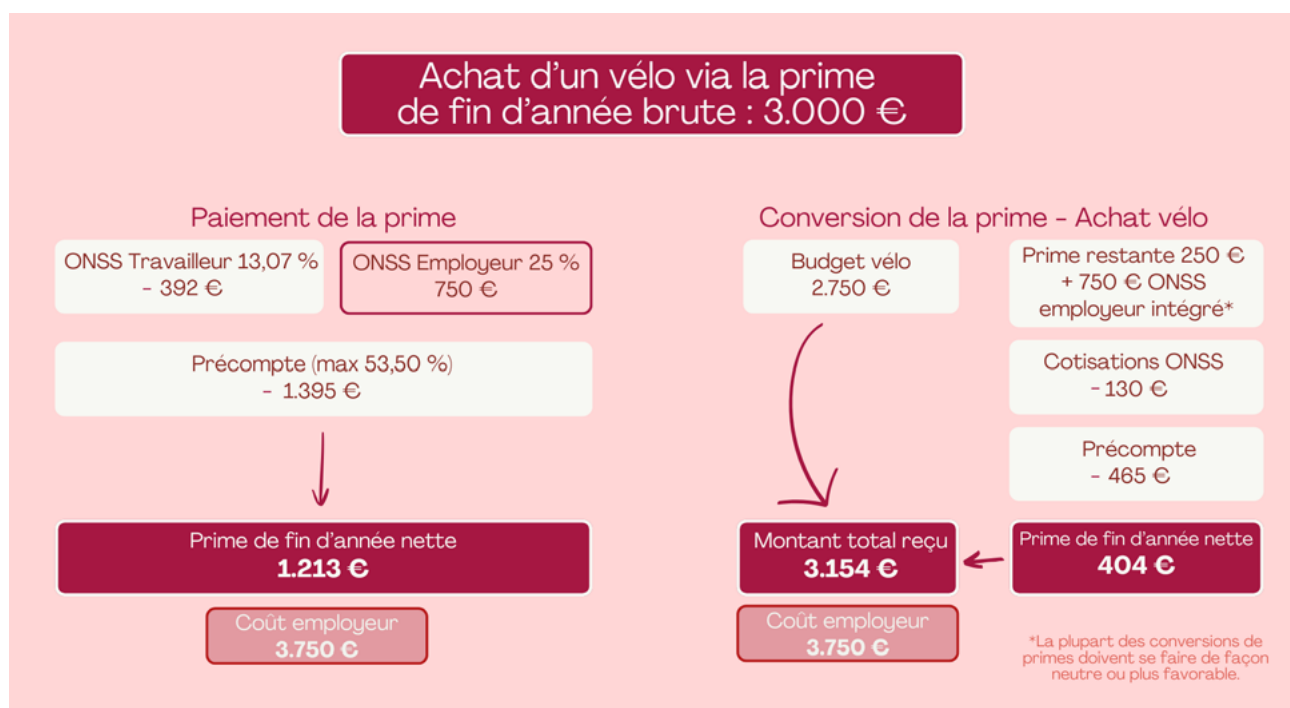
L'entreprise peut aussi se charger d'organiser un achat groupé de vélos. Il est alors possible de bénéficier d'une réduction sur le prix d'achat, généralement de l'ordre de 5 à 10 %. Dans le cas d'un achat individuel, il ne s'agit alors pas d'un vélo d'entreprise personnel.



5.4. Exemples

5.4.1. Achat d'un vélo financé par la prime de fin d'année

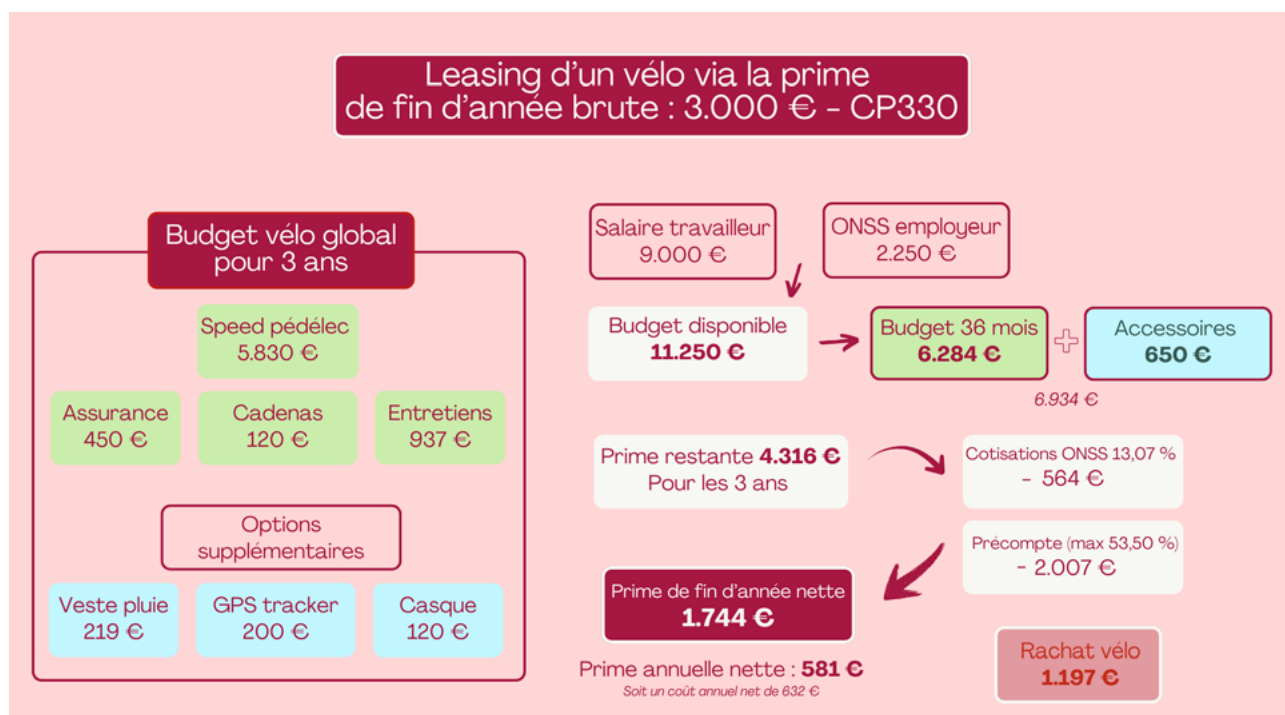
Deux travailleurs ont un salaire brut de 3.000 €. Le premier choisit de prendre la prime de fin d'année qui sera imposée et le deuxième travailleur choisit de convertir sa prime de fin d'année pour acheter un vélo. Une fois les cotisations sociales et le précompte professionnel retirés, il restera un montant de 1.213 € au premier travailleur. Le deuxième travailleur utilisera 2.750 € sur son salaire brut pour le budget vélo et les cotisations patronales de 750 € sont ajoutées au montant disponible car la conversion d'un avantage doit avoir un coût neutre pour l'employeur. Après cotisations sociales et précompte professionnel, celui-ci disposera de 404 € net ainsi que de son budget vélo de 2.750 €, soit un total de 3.154 €. Néanmoins, la pension de ce deuxième travailleur sera impactée à hauteur de la réduction du brut annuel pour le calcul de son année.





5.4.2. Leasing vélo financé par la prime de fin d'année

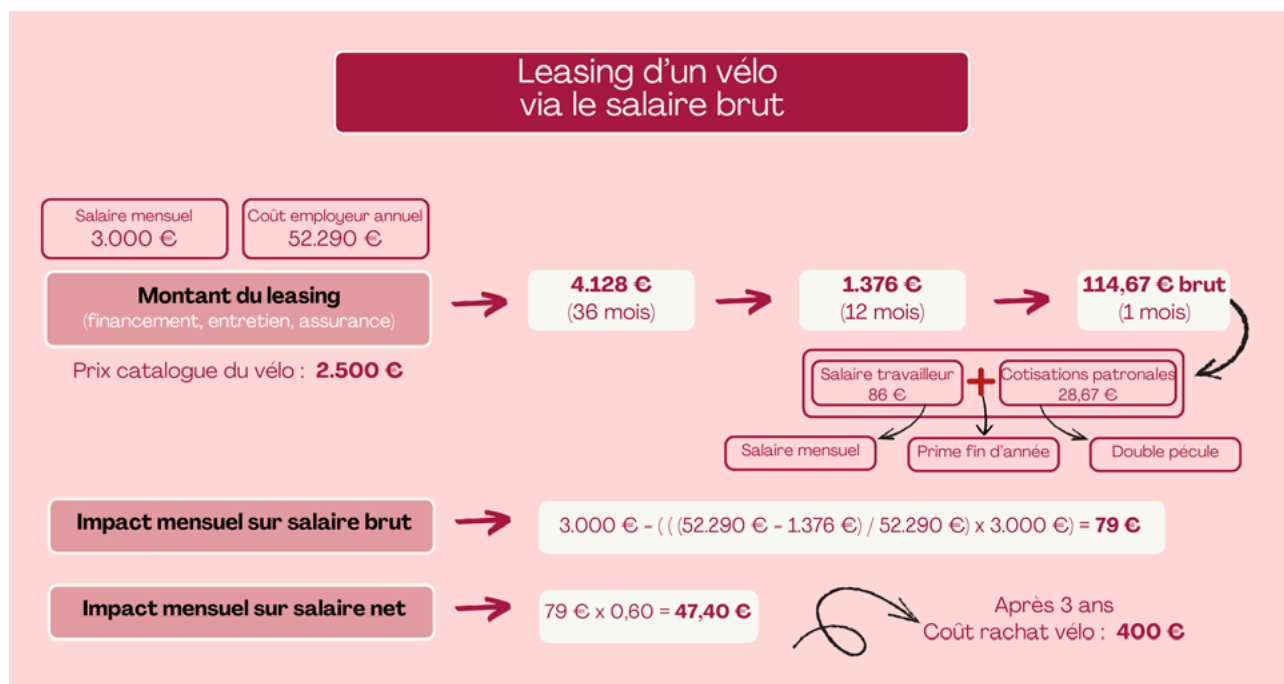
Une infirmière souhaite convertir sa prime de fin d'année en un leasing vélo. La CP 330 permet de convertir la prime jusqu'à un montant de 12.000 € sur 3 ans. L'infirmière, qui dispose d'un salaire brut de 3.000 €, convertit 3 ans de prime pour son leasing. La CP 330 prévoit que les cotisations patronales soient incluses dans le budget disponible pour les travailleurs. L'infirmière choisit un speed pédélec et tout le matériel pour une valeur totale de 6.934 €. Le reste du budget de la prime lui est versé normalement et on y applique les cotisations sociales et le précompte. Pour finir, cette travailleuse recevra une prime nette pour les 3 années de 1.744 €. Le coût réel du leasing pour la travailleuse est de 632 € chaque année. En fin de leasing, le coût du rachat du vélo s'élèvera à 1.197 €.





5.4.3. Leasing vélo financé par le salaire brut

Un travailleur de la CP 200, dont le salaire dépasse le barème, choisit de financer un leasing vélo via son salaire mensuel. Avec un salaire brut de 3.000 € (soit 52.290 € bruts annuels en incluant le double pécule, la prime de fin d'année et les cotisations patronales), il opte pour un vélo d'une valeur de 2.500 €. Le coût total du leasing atteint 4.128 € sur 3 ans, soit 1.376 € par an, montant intégrant les cotisations sociales de l'employeur et la part de salaire directe et indirecte liée aux avantages annuels. Réparti sur 12 mois, cela représente une diminution de salaire de 79 € bruts par mois. Après application d'un précompte professionnel de 40 %, l'impact réel pour le travailleur est d'environ 47,40 € nets par mois, soit près de 650 € nets par an.



Les situations reprises sont fournies à titre d'exemple et les données présentées peuvent varier en fonction des situations personnelles.

BON À SAVOIR

Dans certaines commissions paritaires qui ont organisé la mise en place de vélo d'entreprise personnel (CP 200, CP 330 par exemple), il a été négocié que la conversion d'une partie du salaire, du double pécule ou de la prime de fin d'année soit financièrement neutre pour l'employeur. De ce fait, les cotisations sociales patronales s'ajoutent au budget disponible pour le travailleur. Mais ce n'est pas d'office le cas. Si votre secteur n'organise pas la conversion, la délégation syndicale doit négocier l'ajout de la partie des cotisations sociales patronales dans le budget du travailleur.



<https://www.securex.be/fr/lex4you/employeur/actualites/se-deplacer-intelligemment-le-leasing-velo-via-la-prime-de-fin-d-annee-au-sein-de-la-commission-pa>



Notre brochure sur le budget mobilité
(qui sera adaptée sous peu avec des exemples concernant le vélo) :
<https://www.rise.be/media/fcf915d3-d775-4f34-866e-6335a3114789.pdf>

6. Points d'attention lors de la mise en place de vélos d'entreprise

Mettre en place un système de vélos d'entreprise (achat, leasing, budget mobilité ou plan cafétéria) apporte de réels avantages pour les travailleurs, mais nécessite quelques garde-fous. Voici les éléments essentiels à vérifier pour éviter les dérives, protéger les travailleurs et garantir une politique vélo cohérente.

6.1. Respect du cadre légal et sectoriel

- ⊙ L'achat ou le leasing vélo est accessible à tous les statuts (ouvriers et employés) ;
- ⊙ Chaque formule doit être validée avec le service du personnel ou le secrétariat social afin de rester conforme aux règles fiscales et sociales ;
- ⊙ Le salaire du travailleur ne peut jamais descendre sous le minimum légal ;
- ⊙ Les règles (CCT 164 ou les dispositions spécifiques des Commissions Paritaires) doivent être respectées.

6.2. Priorité au financement via les avantages extralégaux

- ⊙ Il est conseillé de favoriser les avantages extralégaux (plan cafétéria, budget mobilité, conversion de prime) plutôt qu'une baisse de salaire brut ou net ;
- ⊙ Si le salary sacrifice est utilisé, l'impact sur la pension, le chômage, ainsi que les indemnités de maladie, mais aussi le double pécule et la prime de fin d'année doit être clairement expliqué aux travailleurs.

6.3. Conditions d'usage du vélo

- ⊙ Pour éviter un avantage imposable (ATN), le vélo doit être utilisé pour au moins 20 % des trajets domicile-travail et les frais professionnels forfaitaires doivent s'appliquer ;
- ⊙ L'indemnité vélo est parfaitement compatible avec l'utilisation d'un vélo d'entreprise ;
- ⊙ Il est conseillé de prévoir la possibilité de recharger les batteries sur site.



6.4. Matériel, sécurité et logistique

- ⦿ L'entreprise doit disposer d'un parking vélo sécurisé ;
- ⦿ Le fonctionnement du service de dépannage et d'assistance (surtout pour les VAE et speed pédélec) est à vérifier ;
- ⦿ Il est recommandé de bien définir les modèles autorisés et la fourchette de budget (par exemple 6.000 € ou 8.000 € pour un VAE) ;
- ⦿ La consommation d'électricité est négligeable : ± 20 €/an pour 4.000 km.

6.5. Gestion de fin de contrat et rachat

- ⦿ Les règles de rachat du vélo (fin de leasing, départ, pension, maladie longue durée...) doivent être clairement définies ;
- ⦿ Il est nécessaire d'encadrer les situations où un travailleur n'utiliserait pas le vélo ou chercherait à le revendre pour engendrer un bénéfice.

6.6. Intégration dans une "Bike Policy"

- ⦿ Tous ces éléments ci-avant doivent figurer dans une politique vélo interne (Bike Policy) ou dans une CCT : règles d'usage, conditions d'attribution, budget, responsabilité, assurance, rachat, etc. ;
- ⦿ C'est cet encadrement qui protège les travailleurs, évite les malentendus et garantit que le vélo d'entreprise reste un vrai outil de mobilité durable.

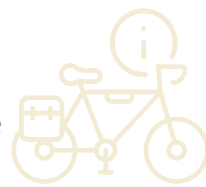
7. Quelle intervention de l'employeur dans les frais de déplacements domicile-travail à vélo et pour les déplacements professionnels ?

7.1. Vélo de service

Aucune indemnité kilométrique ne peut être accordée au travailleur pour l'usage d'un vélo de service, même s'il est utilisé régulièrement pendant les heures de travail, car le travailleur est rémunéré durant le temps de déplacement. Ce type de vélo appartient à l'employeur et n'engendre aucuns frais personnels pour le travailleur.



Les déplacements effectués en service sont déjà couverts par le salaire : que l'on se déplace à pied, en voiture ou à vélo, ces trajets sont effectués dans le cadre du temps de travail rémunéré. Une collègue qui prend un véhicule de service pour aller à la poste ou à la banque pendant son service ne perçoit pas non plus d'indemnité. C'est exactement le même principe pour les déplacements avec un vélo de service.



7.2. Vélo de société personnel

Lorsqu'un vélo est mis à disposition d'un travailleur pour ses trajets domicile-travail, celui-ci peut bénéficier d'une indemnité vélo exonérée d'impôt si elle ne dépasse pas, en 2025, 0,36 €/km et le plafond de 3.610 €/an (0,37 €/km et 3.690 €/an pour 2026). Cette indemnité est cumulable avec la mise à disposition d'un vélo de société. L'entreprise peut également décider d'augmenter le montant minimum de l'indemnité versée, qu'elle soit définie par la CCT 164 ou qu'il s'agisse de tout autre montant négocié par le passé en entreprise ou via la commission paritaire. Les délégations en place peuvent choisir de dénoncer la CCT d'entreprise pour que la CCT 164 soit d'application.

Attention, à partir de l'exercice d'imposition 2025 (revenus 2024), l'exonération de l'indemnité vélo n'est valable que si les frais professionnels sont calculés de manière forfaitaire.

BON À SAVOIR

Les entreprises soumises à l'impôt, qui augmentent volontairement l'indemnité vélo, peuvent bénéficier d'un crédit d'impôt pour les déplacements effectués à vélo en 2025 et 2026. Ce crédit d'impôt prend en charge la différence entre le montant de l'indemnité vélo prévu dans la CCT 164 ou de ce qui avait été négocié dans l'entreprise et le plafond de 0,36 €/km (pour 2025) ou 0,37 €/km (pour 2026).

8. Quels équipements et infrastructures prévoir pour faciliter l'usage de vélos d'entreprise ?

Pour encourager réellement l'usage du vélo dans les déplacements professionnels, il ne suffit pas de mettre des vélos à disposition : il faut aussi créer un environnement adapté.

Des infrastructures adéquates et des équipements complémentaires sont essentiels pour rendre cette pratique confortable, sécurisée et praticable sur le long terme. Cela passe d'abord par un parking vélo sécurisé, comprenant aussi du stationnement pour les vélos hors normes (cargo & longtail), idéalement couvert, balisé et accessible facilement depuis l'entrée du site. Le matériel nécessaire aux petites réparations tel qu'une station de réparation, un pied-vélo et tout le matériel digne d'un petit atelier de réparation interne permettra de garantir la disponibilité et la sécurité des vélos. Enfin, un contrat d'entretien régulier reste une bonne solution pour les vélos de service et d'entreprise.

Il est également recommandé de prévoir des douches, des vestiaires, des casiers et, éventuellement, un local de séchage pour les vêtements mouillés. La mise à disposition de vêtements de service adaptés (vestes imperméables, pantalons de pluie, chasubles) est un vrai plus pour les travailleurs qui se déplacent régulièrement en extérieur pour leurs déplacements de service.

Pour les vélos électriques, il est indispensable d'installer des bornes de recharge. D'ailleurs, à partir de 2026, il deviendra obligatoire de disposer d'emplacements de stationnement, mais également de points de recharge pour l'électromobilité. Cette obligation concernera également les bâtiments existants avec parking dès 2027⁵.

5. Pour plus de détails voir : <https://www.rise.be/outils-syndicaux/publications/electromobilite-dans-les-entreprises>.



Pour rappel, tous ces investissements sont fiscalement déductibles à 100 % et peuvent faire l'objet de revendications syndicales dans le cadre d'un plan de mobilité ou d'une CCT d'entreprise.

9. Par où commencer pour promouvoir syndicalement l'utilisation de vélos d'entreprise ?

La première étape, c'est de mettre le vélo à l'agenda syndical en suivant les formations des cellules RISE & Mobilité ou encore en prenant connaissance de leurs publications et en partageant les informations entre délégué(e)s.

Ensuite imposer le vélo comme sujet de discussion peut se faire à travers le Comité pour la prévention et la protection au travail (CPPT), le Conseil d'entreprise (CE), la Délégation syndicale (DS), ou lors de discussions sur l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-lieu de travail, le plan de déplacement d'entreprise (à Bruxelles) ou les conditions de travail de manière générale. En fonction de la taille de l'entreprise, le sujet peut aussi découler des obligations environnementales et de développement durable liées à la CSRD⁶ (Corporate Sustainability Reporting Directive).

Il faudra alors identifier les besoins : combien de travailleurs habitent à moins de 15 km ? Combien de travailleurs viennent déjà à vélo ? Y a-t-il déjà un local vélo sécurisé ? Des douches ? Des vestiaires ? Est-il possible de recharger sa batterie ?

Ensuite, il faut interpellier l'employeur pour ouvrir le débat : tester des vélos de service, envisager l'achat de vélos de société, intégrer le vélo dans le plan cafétéria ou le budget mobilité ou négocier une indemnité vélo plus élevée (au minimum celle prévue par la CCT 164 qui est supérieure aux indemnités prévues dans certaines commissions paritaires et de préférence d'un montant équivalent au plafond de l'exonération fiscale⁷), intégrer des critères de mobilité durable en faveur du vélo et des transports en commun dans les CCT 90, prévoir des formations vélo, etc.

Les équipes syndicales peuvent aussi exiger des équipements adaptés (parking sécurisé, vestiaires, bornes de recharge, vêtements adaptés et casques, équipement de réparation...) et porter des revendications concrètes via une CCT vélo ou un règlement vélo interne.

Enfin, il peut être utile de sensibiliser les collègues : organiser une semaine de test (par exemple lors de la Semaine de la Mobilité), distribuer un flyer, afficher les distances accessibles à vélo... Bref, faire du vélo un sujet syndical à part entière, au même titre que le bien-être ou les horaires.

6. Voir : <https://economie.fgov.be/fr/themes/entreprises/developper-et-gerer-une/reglementation-financiere-et/droit-comptable-et-comptes/dispositions-belges/informations-non-financieres/obligation-de-publier-des> et <https://www.rise.be/actualites/csr-d-un-nouveau-defi-pour-les-2-280-entreprises-belges-concernees>

7. Exercice fiscal 2026 portant sur les revenus 2025 : 0,36 €/km. Exercice fiscal 2027 portant sur les revenus 2026 : 0,37 €/km.



10. Exemples de bonnes pratiques

CHC MontLégia - Liège (CP 330)

Le Groupe Santé CHC de Liège mène une dynamique exemplaire : après avoir lancé un leasing vélo en 2023, l'arrivée de la nouvelle CCT sectorielle a renforcé les discussions en conseil d'entreprise et a conduit à une nouvelle politique vélo élaborée avec « Lease a Bike ». Un groupe de travail paritaire a été créé pour garantir une mise en œuvre équitable et accessible à tous les travailleurs sous CDI. Le dispositif s'appuie sur la prime de fin d'année, dont une partie peut être convertie pour financer le leasing, dans la limite d'un budget plafonné à 12.000 € pour trois ans, montant proratisé ou indexé selon les règles sectorielles. Une démarche structurée, concertée et clairement orientée vers la promotion de la mobilité active.

Fondation rurale de Wallonie (FRW)

Portée par des délégués syndicaux motivés, la FRW a adopté un système de leasing vélo accessible à l'ensemble du personnel. Inspirés par l'exemple de la commune de Léglise, les représentants syndicaux ont convaincu la direction d'un projet financièrement neutre pour l'employeur, utilisant la prime de fin d'année brute comme budget de leasing. Grâce à cette solution flexible proposée par O2O, chaque travailleur peut choisir un vélo adapté, sécurisé et entretenu pendant trois ans, avec des accessoires et des services inclus. Résultat : un dispositif gagnant-gagnant qui soutient la mobilité active, la santé et le pouvoir d'achat des travailleurs.

11. En savoir plus

- ◉ <https://mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/wallonie-cyclable/velo-dentreprise.html>
- ◉ <https://www.rise.be/outils-syndicaux/publications/aller-au-travail-a-velo>
- ◉ <https://avello.org>
- ◉ <https://www.provelo.org>

Une publication des Cellules syndicales de Mobilité
CSC & FGTB



Rédaction décembre 2025