

## À VÉLO AU BOULOT, UNE PRATIQUE EN HAUSSE

Les partenaires sociaux s'efforcent à travers la concertation sociale de rendre les déplacements domicile-travail plus durables et plus fluides. En témoignent les accords interprofessionnels (AIP) et conventions collectives de travail (CCT) dans lesquels ils règlent notamment le financement des déplacements domicile-travail et avancent des solutions. Ils ont proposé en outre dans différents avis des mesures en matière de mobilité qui devraient aider les gouvernements et les opérateurs de transport à mettre en place une mobilité plus durable et plus efficace.

Le 23 avril 2019, les partenaires sociaux au niveau interprofessionnel ont recommandé conjointement aux (sous-)commissions paritaires (le niveau sectoriel) et aux entreprises d'utiliser l'indemnité vélo.

Quelle a été l'évolution des indemnités accordées aux « navetteurs à vélo » au cours de ces dernières années ? Et quels secteurs ont donné suite à la recommandation intersectorielle d'utiliser l'indemnité vélo ? Le présent article apporte une réponse à ces deux questions.

### Hausse des indemnités versées et potentiel de croissance des navetteurs à vélo

La popularité croissante du vélo est l'un des constats les plus marquants observés ces dernières années en matière de déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Le diagnostic sur les déplacements domicile-travail révèle que la part du vélo dans la répartition modale des déplacements domicile-travail est passée de 9,5% à 11,1% entre 2014 et 2017 (SPF « Mobilité et Transports », p. 11). Selon les perspectives de la demande de transport du Bureau fédéral du plan, le nombre de kilomètres parcourus dans la catégorie « vélo et/ou marche » pour les déplacements domicile-travail enregistrera une croissance annuelle moyenne de 0,4% entre 2015 et 2040 (BFP, 2019, p. 24).

Il est peu surprenant que les chiffres relatifs à l'indemnité vélo suivent cette tendance à la hausse. Le tableau ci-dessous montre que tant le montant total des indemnités versées que le nombre de bénéficiaires ont sensiblement augmenté durant la période examinée (2014-2018). Le nombre de salariés qui se sont vus octroyer une indemnité vélo a grimpé de 43% entre 2014 et 2018.

#### Évolution des indemnités vélo (niveau macroéconomique, période 2014-2018 sur base annuelle)

Année de revenu	2014	2015	2016	2017	2018
Nombre de salariés	382.960	406.106	432.108	481.199	546.681
Total indemnité vélo salariés (en €)	86.621.623,32	93.577.279,35	100.459.869,39	114.873.771,53	137.588.935,44
Moyenne par salarié (en €)	226	230	232	239	252
Nombre de dirigeants d'entreprise	181,00	234,00	295,00	385,00	561,00
Total indemnité vélo dirigeants d'entreprise (en €)	153.735	234.561	266.063	264.642	418.978
Moyenne par dirigeant d'entreprise (en €)	849,36	1.002,40	901,91	687,38	746,84

Source : Information recueillie auprès du Service public fédéral Finances.

Note : Il est important de noter qu'il s'agit de navetteurs à vélo qui ont effectivement reçu une indemnité de leur employeur pour leurs déplacements domicile-travail. Il y a également des navetteurs à vélo qui ne reçoivent pas d'indemnité vélo.

Le montant moyen de l'indemnité perçue par les navetteurs à vélo bénéficiaires a également augmenté sur base annuelle. Pour les salariés, ce montant est passé sur base annuelle de 226,19 euros en moyenne en 2014 à 251,68 euros en moyenne en 2018. Pour le groupe des dirigeants d'entreprise, le montant moyen perçu sur base annuelle fluctue d'une année à l'autre et il ne se dégage aucune tendance claire.

L'accroissement de la part du vélo dans la répartition modale des déplacements domicile-travail est une évolution positive. En effet, les travailleurs se rendant au boulot à vélo ne génèrent pas

d'embouteillages, ni de pollution atmosphérique. La pratique du vélo a en outre de nombreux effets positifs sur la santé.

La distance entre le domicile et le lieu de travail est un facteur très important dans le choix de modes de transport actifs (marche, vélo...) (SPF « Mobilité et Transports », 2019). Dans notre pays, l'utilisation du vélo pour se rendre au travail offre encore un vaste potentiel de croissance inexploité. La moitié des navetteurs automobiles habitent en effet à moins de 10 km de leur travail. Pour plusieurs de ces travailleurs, le vélo peut constituer une véritable alternative pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. En particulier si l'on tient également compte de l'émergence du vélo électrique.

## **Une recommandation de l'interprofessionnel bien suivie par les secteurs**

L'intervention de l'employeur dans les coûts des déplacements domicile-travail effectués à vélo n'est pas obligatoire dans le secteur privé belge. Néanmoins, de nombreux secteurs et entreprises ont conclu une CCT prévoyant un remboursement partiel des frais liés aux déplacements domicile-travail effectués à vélo.

Dans le cadre de leurs accords d'avril 2019, les partenaires sociaux interprofessionnels ont formulé un peu plus tard le même mois une série de recommandations pour les secteurs et entreprises (CNT, 2019b). L'une de ces recommandations était d'utiliser l'indemnité vélo. Cela a alimenté le débat dans de nombreux secteurs. Un exercice intéressant consiste à examiner quels sont les secteurs ayant récemment adapté leurs régimes d'indemnité vélo.

Il ressort d'une analyse des CCT sectorielles que, depuis avril 2019, différents secteurs ont introduit effectivement une indemnité vélo ou ont étendu le système existant d'indemnités vélo. Le tableau ci-dessous montre que les régimes choisis sont très divergents et que la plupart de ces secteurs optent pour un montant d'indemnité par kilomètre parcouru à vélo, éventuellement assorti d'un montant limite fixe.

En outre, l'analyse a identifié 21 (sous-)secteurs<sup>1</sup> dans lesquels les indemnités vélo ont été indexées au montant de 0,24 euro par kilomètre parcouru (pour l'exercice d'imposition 2020, il s'agit du montant plafond exonéré d'impôts et de cotisations de sécurité sociale). Au total, ces (sous-)secteurs comptaient 446 036 travailleurs.

Même s'il ne s'agit que de 40 des 162 (sous-)commissions paritaires belges, elles représentent ensemble un segment significatif de notre secteur privé. Pas moins de 1 336 910 travailleurs y étaient occupés en 2019 (premier trimestre), soit 45% de l'ensemble du secteur privé belge (3 019 665 travailleurs au total).

---

<sup>1</sup> À titre d'information. Les sept (sous-)commissions paritaires suivantes ont relevé le montant de l'indemnité de 0,22 euro/km à 0,24 euro/km : 113.4, 124, 132, 202, 311, 312 et 317. Les quatorze autres (sous-)commissions paritaires ont relevé l'indemnité de 0,23 euro/km à 0,24 euro/km : 102.08, 102.09, 106.02, 106.03, 107, 113, 115, 125.01, 125.02, 125.03, 201, 202.01, 219 et 226.

**(Sous-)commissions paritaires ((S)CP) dans lesquelles le régime d'indemnité vélo a été adapté depuis la Recommandation n° 27 du CNT du 23 avril 2019**

(S)CP			Indemnité vélo	
Numéro	Nom	Nbre travailleurs (ONSS 2019T1)	Avant	Après
105	Commission paritaire des métaux non ferreux	4.450	140% prix carte train par mois	150% prix carte train par mois
109	Commission paritaire de l'industrie de l'habillement et de la confection	6.536	Aucune	0,10 euro/km
111	Commission paritaire des constructions métallique, mécanique et électrique	115.947	Montant fixe par mois en fonction de la longueur du trajet.	0,24 euro/km
114	Commission paritaire de l'industrie des briques	1.036	0,15 euro/km si vélo au moins 75% des jours ouvrables	0,24 euro/km
118	Commission paritaire de l'industrie alimentaire	64.158	Montant fixe par mois en fonction de la longueur du trajet	0,24 euro/km
119	Commission paritaire du commerce alimentaire	35.320	0,20 euro/km	0,24 euro/km (aller simple)
126	Commission paritaire de l'ameublement et de l'industrie transformatrice du bois	14.070	0,15 euro/km si vélo au moins 6 mois	0,20 euro/km si vélo au moins 6 mois
136	Commission paritaire de la transformation du papier et du carton	6.082	Aucune	0,12 euro/km (40km/ limite trajet)
140.04	Sous-commission paritaire autonome pour l'assistance en escale dans les aéroports	2.621	Pas d'info trouvée	0,24 euro/km
140.05	Sous-commission paritaire pour les entreprises de déménagement	1.401	0,20 euro/km	0,24 euro/km
142.02	Sous-commission paritaire pour la récupération de chiffons	1.158	1,20 euro/km/jour	1,40 euro/km/jour
200	Commission paritaire auxiliaire pour employés	471.845	Aucune	0,10 euro/km (limite 4 euros par jour)
209	Commission paritaire pour employés des fabrications métalliques	68.773	Montant fixe par mois en fonction de la longueur du trajet	0,15 euro/km (max. 6,5 euros/jour)
220	Commission paritaire pour les employés de l'industrie alimentaire	28.686	Montant fixe par mois en fonction de la longueur du trajet	0,24 euro/km
222	Commission paritaire des employés de la transformation du papier et du carton	2.306	Aucune	0,12 euro/km
224	Commission paritaire pour les employés des métaux non ferreux	3.013	140% prix carte train (deuxième classe)	145% prix carte train (deuxième classe)
315.02	Sous-commission paritaire des compagnies aériennes	8.498	Aucune	0,24 euro/km
336	Commission paritaire des professions libérales	31.628	Aucune	0,10 euro/km (limite 4 euros par jour)
337	Commission paritaire auxiliaire pour le secteur non marchand	51.346	Aucune	0,24 euro/km

Source : Information fournie par le 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>.

Note : Ce tableau n'est qu'indicatif et a été établi sur la base des informations disponibles. Il est possible que d'autres secteurs aient élaboré de nouvelles CCT et que le tableau ne reflète donc pas entièrement la situation réelle.

## Considération finale

Les partenaires sociaux se sont engagés le 1er avril 2019 à mettre en place pour les déplacements domicile-travail un nouveau système misant sur l'utilisation des modes de mobilité durables et la simplification des régimes existants. Quelques semaines plus tard, ils ont recommandé aux entreprises et secteurs d'utiliser l'indemnité vélo dans une optique de mobilité durable.

Durant la période 2014-2018, le nombre de bénéficiaires et le montant effectivement versé au titre des indemnités vélo ont pratiquement doublé en Belgique. Il est probable que cette tendance se poursuivra à l'avenir. En effet, depuis avril 2019, les partenaires sociaux de plusieurs (sous-)commissions paritaires ont fixé une indemnité vélo minimale ou rendu plus favorables les systèmes existants en matière d'indemnité vélo. Si ces mesures incitent les travailleurs à utiliser plus souvent leur vélo, il peut en résulter une situation de circulation plus durable et plus fluide.

## Bibliographie

BUREAU FÉDÉRAL DU PLAN (2019), *Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2040*

SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL MOBILITÉ ET TRANSPORTS (2018), *Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2017*.

CONSEIL NATIONAL DU TRAVAIL (2019a), Avis du 23 avril 2019 portant sur les accords convenus au sein du Conseil national du travail (avis n° 2131).

CONSEIL NATIONAL DU TRAVAIL (2019b), Recommandation n °27 du 23 avril 2019 adressée aux commissions paritaires et aux entreprises à l'occasion des accords du 1er avril 2019 conclus au sein du Conseil national du travail.