



AVIS

CCE 2023-0175

Promouvoir l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail

CCE
Conseil Central de l'Economie
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven
CRB



Avis
**« Promouvoir l'usage du vélo pour les déplacements
domicile-travail »**

Bruxelles
24-01-2023

Saisine

Le gouvernement fédéral s'est fixé comme objectif de réaliser un transfert modal ambitieux en augmentant de manière significative la part des modes de transport durables (dont le vélo). Dans ce cadre, il a approuvé « Be Cyclist », le premier plan d'action fédéral visant à promouvoir le vélo. Il a également décidé d'utiliser les fonds libérés par la non-application d'une réduction de la TVA sur l'achat de vélos (à savoir 60 millions d'euros en 2022 et 80 millions d'euros chacune des années suivantes) pour la promotion du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail.

Soucieux de prendre en considération le positionnement des partenaires sociaux dans le cadre de l'élaboration de mesures visant à promouvoir l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail, Monsieur G. Gilkinet, ministre de la Mobilité, soutenu dans cette démarche par Monsieur P.-Y. Dermagne, ministre de l'Économie et du Travail, Monsieur F. Vandenbroucke, ministre des Affaires sociales et de la Santé publique et Monsieur V. Van Peteghem, ministre des Finances, a soumis des demandes d'avis en la matière au Conseil central de l'Économie et au Conseil national du Travail (ci-après, les Conseils) les 20 janvier 2021, 25 février 2022, 5 avril 2022 et 18 septembre 2022.

Pour pouvoir élaborer des mesures visant à promouvoir l'utilisation du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail, il est important d'acquérir des connaissances sur l'utilisation et le potentiel du vélo comme moyen de transport pour les déplacements domicile-travail, sur les obstacles qui entravent l'usage du vélo ainsi que sur les potentiels facteurs favorisant l'usage du vélo. Dans une première phase, les Conseils ont réalisé une analyse en la matière, dont ils ont rassemblé les résultats dans les rapports sur l'usage du vélo qu'ils ont remis ensemble le [17 mai 2022](#) et le [25 octobre 2022](#). Les ministres susmentionnés ont pu s'appuyer sur les enseignements de ces rapports pour proposer des mesures (fiscales) qui seront financées par le budget vélo débloqué par le gouvernement fédéral.

Le 24 janvier 2023, les partenaires sociaux réunis au Conseil national du Travail ont conclu une CCT supplétive (CCT n° 164) pour les travailleurs du secteur privé qui n'ont pour le moment pas droit à une indemnité vélo spécifique dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail effectués à vélo. Cette CCT supplétive est explicitée dans l'avis du CNT n° 2.351

Parallèlement à la conclusion de cette CCT supplétive, les Conseils ont rendu le présent avis, qui a été approuvé le 24 janvier 2023 lors de la séance plénière commune des Conseils.

Dans le présent avis, les Conseils définissent tout d'abord une condition devant absolument être remplie à leurs yeux pour que les mesures qui seront financées par le budget vélo libéré ne passent pas à côté de leur objectif. Ils demandent ensuite quelques adaptations concrètes à la proposition du gouvernement concernant la mesure de compensation financière pour les employeurs. Enfin, ils attirent l'attention sur la situation des travailleurs du secteur public au sens large auxquels la CCT supplétive n° 164 ne s'applique pas.

Avis

1. Investir dans une infrastructure adaptée au vélo

Le budget vélo débloqué par le gouvernement fédéral a pour objectif de promouvoir l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail. Les Conseils partagent cet objectif et soulignent qu'ils contribuent également à sa réalisation à travers la concertation sociale.

Les Conseils ont pris connaissance des mesures auxquelles le gouvernement fédéral envisage d'allouer son budget vélo. Ils tiennent toutefois à faire remarquer à cet égard que ces mesures manqueront leur objectif si une infrastructure cycliste de qualité (bien entretenue) et sûre (pistes cyclables et cyclostrades) fait défaut. En effet, leur [Rapport sur l'usage du vélo](#) montre que si le trajet à vélo est jugé dangereux (en raison d'une mauvaise qualité ou du manque d'infrastructure cycliste), cela constitue un obstacle important à l'usage du vélo et décourage de nombreux usagers de la mobilité à envisager le deux-roues (ou à l'utiliser plus souvent) comme mode de transport.

Par conséquent, les Conseils soulignent la nécessité que les autorités publiques des différents niveaux de pouvoir investissent dans une infrastructure adaptée au vélo. Selon les Conseils, les projets d'investissement dans une infrastructure cycliste que les différentes entités ont soumis dans le cadre du plan pour la reprise et la résilience sont un pas dans la bonne direction.

Les Conseils rappellent aussi [l'appel aux autorités publiques des différents niveaux de pouvoir](#) que le Conseil central de l'Économie a lancé en 2018 en concertation avec les Conseils économiques et sociaux régionaux afin de maximiser la coordination des programmes d'investissement pour les infrastructures de mobilité (dont l'infrastructure cycliste). De cette manière, un réseau de pistes cyclables interconnectées qui s'étend sur tout le territoire belge peut en effet être mis en place.

2. Adaptation de la proposition du gouvernement concernant une mesure de compensation pour les employeurs

Les Conseils constatent qu'en ce qui concerne les années 2023 et 2024, le gouvernement prévoit un mécanisme de compensation pour les employeurs, dans le but de compenser l'impact financier de la généralisation et de la hausse des indemnités vélo versées.

Ils demandent que ce mécanisme de compensation s'applique de manière pérenne et pas seulement pour les années 2023 et 2024.

Par ailleurs, à l'instar de l'indexation du montant de l'indemnité vélo, prévue à l'article 6 de la CCT supplétive n° 164, les Conseils demandent que ce mécanisme de compensation fasse également l'objet d'une indexation annuelle.

Enfin, les Conseils demandent qu'un suivi du mécanisme de compensation soit mis en place. Ils demandent également que la contribution de la généralisation et de l'augmentation des indemnités vélos à l'évolution du coût salarial – telle que calculée dans le Rapport technique du secrétariat du CCE sur la marge maximale disponible pour l'évolution du coût salarial- soit neutralisée par la mesure de compensation du gouvernement. Les Conseils relèvent qu'à cette fin, le gouvernement devra demander au SPF Finances de collecter les données statistiques permettant d'identifier les compensations versées aux employeurs et de les mettre à disposition du secrétariat du CCE.

3. Situation des travailleurs du secteur public au sens large

Les Conseils attirent l'attention sur le fait que le champ d'application de la cct supplétive n° 164 est limité, eu égard à la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, au secteur privé.

Les Conseils relèvent qu'une réglementation comparable applicable aux travailleurs du secteur public au sens large doit encore faire l'objet d'une concertation avec les organes compétents. Ils encouragent cette démarche dans le cadre de la réalisation du transfert modal ambitieux vers des modes de transport durables (dont le vélo) que le gouvernement s'est fixé pour objectif.