



# VELOCIRCULAR

## Enquête sur la réparation circulaire des vélos

Perspectives et recommandations pour un marché du vélo plus durable en Belgique





# Table des matières

1. Résumé.....	5
2. Introduction et questions de recherche .....	7
3. Méthode.....	9
4. Description de l'échantillon .....	11
5. Possession et utilisation de vélos .....	13
5.1 Possession de vélos.....	13
5.2 Comportement de déplacement et utilisation du vélo.....	14
5.3 Attitude à l'égard du vélo.....	16
6. Opinions générales sur la consommation, la réparation et les biens d'occasion.....	19
6.1 Comportement de consommation.....	19
6.2 Habitudes de réparation.....	20
7. Réparation de vélos.....	23
7.1 Attitude à l'égard de la réparation du vélo.....	23
7.2 Pratiques de réparation des vélos défectueux.....	23
7.3 Expérience de choix.....	25
8. Conclusion et recommandations.....	29
8.1 Facteurs de réparation de vélos .....	29
8.2 Attitude à l'égard des vélos et des pièces d'occasion.....	29
8.3 Vers un marché du vélo circulaire .....	30
8.4 Recommandations de base.....	31
1. Investir dans le démontage des vélos usagés .....	31
2. Créer un cadre pour l'assurance qualité des vélos et des pièces de vélo.....	31
3. Informer les consommateurs sur la qualité et la réparabilité des vélos.....	32
4. Continuer à promouvoir l'utilisation du vélo et les achats d'occasion .....	32
5. Continuer à encourager l'entretien et la réparation.....	32
6. Développer une stratégie sectorielle de réparation .....	32
Contact.....	33





## 1. Résumé

L'utilisation du vélo en Belgique ne cesse de croître. C'est une évolution positive, mais elle s'accompagne également d'un besoin accru en matière d'entretien et de réparation. Dans ce contexte, la circularité - c'est-à-dire la réutilisation de vélos et de pièces d'occasion - peut jouer un rôle clé.

Le projet **Velocircular** s'est penché sur la perception qu'ont les consommateurs belges de la réparation circulaire des vélos, ainsi que de l'achat de vélos et de pièces d'occasion. Pour cela, une enquête de grande envergure a été réalisée en mai 2025 auprès de **1.574 propriétaires** de vélos, complétée par une expérience de choix, où les participants ont évalué différents scénarios de réparation. Les résultats montrent clairement qu'il existe en Belgique un terrain favorable au développement d'un marché du vélo circulaire. La possession de vélos est répandue, la volonté de réparer est forte, et les consommateurs se montrent ouverts à l'utilisation de pièces d'occasion de qualité.

Toutefois, développer un tel marché demandera des efforts ciblés. Lorsqu'ils choisissent un réparateur, les Belges privilégient avant tout la **fiabilité** et la **proximité**. Le **prix** et la **rapidité du service** sont également pris en compte, mais dans une moindre mesure. À ce jour, le caractère durable des pratiques du réparateur influence peu leur décision.

Pourtant, le potentiel est bien réel : un tiers des répondants se disent prêts à utiliser des pièces d'occasion pour une réparation, et 43 % pourraient envisager de le faire. Le **prix** reste la principale motivation, suivi par la volonté de **réduire le gaspillage** et de **réutiliser les matériaux**. Le principal frein ? Le **manque de confiance dans la qualité** des pièces usagées. Toutefois, si celle-ci est garantie, la majorité des consommateurs se montrent favorables à leur utilisation - à condition, notamment, que les pièces soient d'origine européenne.

L'étude révèle également que les consommateurs sont disposés à **payer presque autant pour des pièces d'occasion de haute qualité que pour des pièces neuves**, à condition de bénéficier d'un service rapide et fiable.

Cela démontre qu'il existe un espace réel pour un marché conjuguant **circularité** et **professionnalisme**.

Cette dynamique s'inscrit dans une tendance plus large : de nombreux Belges adoptent déjà une consommation **plus consciente**, et accordent **moins d'importance à la nouveauté**. Ce contexte sociétal favorable ouvre des perspectives pour généraliser la réparation circulaire.

Pour concrétiser ce potentiel, les pouvoirs publics peuvent agir sur plusieurs leviers. Il s'agit notamment de :

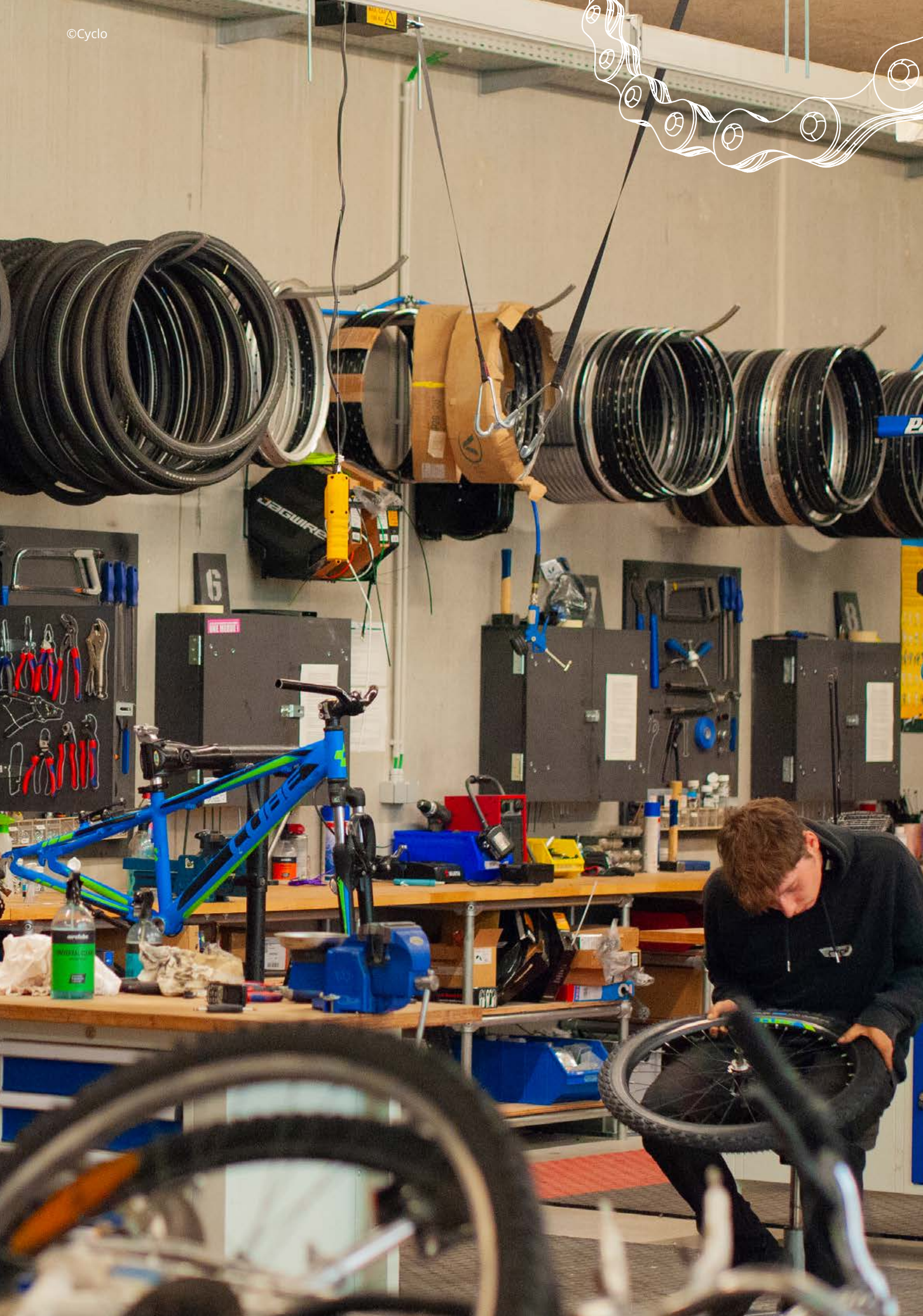
- **Développer une infrastructure adaptée** pour le démontage, l'inspection, le traitement et le stockage sécurisé des vélos et des pièces.
- **Financer structurellement** ces initiatives.
- **Mettre en place un cadre de qualité uniforme**, afin de garantir la fiabilité des pièces et renforcer la confiance des consommateurs.

Par ailleurs, il est essentiel de **mieux informer les citoyens** sur la réparabilité des vélos - par exemple grâce à un **score de réparation** - et de promouvoir activement l'entretien et la réparation.

Avec une stratégie sectorielle claire, alliant incitations, information et soutien structurel, il est possible de créer un **écosystème cyclable circulaire** : les vélos durent plus longtemps, les déchets diminuent, et une mobilité durable et accessible devient une réalité pour un large public.

En outre, il est important d'informer les consommateurs sur la réparabilité, par exemple par le biais d'un **score de réparation**, et d'encourager activement l'entretien et la réparation. Avec une **stratégie sectorielle** de réparation et de promotion continue de l'utilisation du vélo, un écosystème est créé dans lequel les vélos durent plus longtemps, les déchets sont réduits et une mobilité abordable et durable est disponible pour un large groupe.





## 2. Introduction et questions de recherche

De plus en plus de Belges optent pour le vélo comme moyen de transport.<sup>1</sup> C'est une évolution positive, mais elle s'accompagne d'un besoin croissant en **entretien et en réparation**. Ce besoin soulève de nouveaux défis : comment garantir un entretien durable de tous ces vélos ?

Traditionnellement, réparer un vélo consiste souvent à **remplacer les pièces défectueuses par des pièces neuves**. Si cette approche fonctionne, elle a cependant un coût environnemental. La fabrication de nouvelles pièces mobilise des **ressources naturelles** et de **l'énergie**, tandis que les pièces usagées sont généralement jetées.

En intégrant les principes de la **circularité** - c'est-à-dire la **réutilisation**, la **valorisation** et **l'utilisation intelligente** de pièces d'occasion - la réparation peut devenir **plus durable**. Cette approche permet de **réduire la demande en matières premières vierges** ainsi que les **émissions** liées à la production et à la distribution. Elle peut également générer des **bénéfices économiques et sociaux**, en créant des emplois dans des initiatives locales de réparation et de réemploi, souvent orientées vers **l'inclusion sociale** et le **développement de compétences**.

Pourtant, la circularité appliquée à la réparation des vélos reste peu documentée. Afin de mieux en comprendre le potentiel, **Mobiel 21, Pro Velo, Cyclo, Velo, la KU Leuven et werecircle** ont lancé, en août 2023, le projet **Velo-circular**<sup>2</sup>.

Ce projet visait à explorer les possibilités de réparation circulaire dans une perspective de **«bike mining»**, c'est-à-dire le réemploi stratégique de pièces issues de vélos usagés.

Dans un premier temps, Velocircular s'est concentré sur trois axes principaux :

- le développement d'un **score de réparation**, un outil d'évaluation permettant aux consommateurs d'identifier dans quelle mesure un vélo est réparable ;
- la création d'un **scan IA**, un outil numérique permettant aux organisations d'évaluer rapidement l'état de grands volumes de vélos et leur potentiel de réutilisation ;
- la mise en place de **projets pilotes** pour tester la faisabilité de remplacer des pièces neuves par des pièces d'occasion dans des contextes réels de réparation.<sup>3</sup>

Les nombreuses discussions entre partenaires autour de ces développements ont mis en lumière un manque d'informations sur la **perception des consommateurs**. Quelles sont leurs attentes ? Quelles sont leurs réserves ? Qu'est-ce qui les motiverait à opter pour une réparation circulaire ?

C'est pourquoi les partenaires ont décidé d'approfondir la recherche en se concentrant sur trois questions clés :

- **Quels critères** les Belges prennent-ils en compte lorsqu'ils font réparer leur vélo ?
- **Quelle est leur opinion** sur l'utilisation de **pièces d'occasion** ou l'achat de **vélos d'occasion** ?
- **Quelles conditions** sont nécessaires pour permettre au marché du vélo d'évoluer vers des **solutions plus circulaires** ?

Ce **rapport final** présente les principaux enseignements issus de cette recherche. Il offre aux **décideurs politiques**, aux **chercheurs** et aux **acteurs du secteur du vélo** un aperçu clair des connaissances acquises, des défis identifiés et des **opportunités** à saisir pour faire de la réparation circulaire une réalité en Belgique.



<sup>1</sup> <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/onderzoek-verplaatsingsgedrag-vlaanderen-opv/onderzoek-verplaatsingsgedrag-vlaanderen-7-2023-2024/onderzoek-verplaatsingsgedrag-7-fietsgebruik-in-vlaanderen-op-hoogste-peil-ooit>

<sup>2</sup> Velocircular fait partie du fonds Belgium Builds Back Circular du SPF Santé Publique, Sécurité de la Chaîne Alimentaire et Environnement, est financé par le programme européen Next Generation EU, et fait partie du Plan National de Relance et de Résilience.

<sup>3</sup> Par exemple, Velo et CycLO, deux organisations actives dans la réparation de vélos dans un contexte socio-économique, ont effectué un test pratique dans l'un de leurs ateliers de réparation de vélos à l'automne 2024. Cela a permis non seulement de mettre en évidence le potentiel des pièces d'occasion, mais aussi d'identifier les obstacles à une utilisation plus large de ces pièces : la logistique, le stockage, le temps nécessaire pour démonter les vieux vélos pour la récupération des pièces, l'absence de garanties, le rapport qualité-prix des pièces récupérées, ainsi que la motivation des clients et des équipes de réparation.





### 3. Méthode

Afin de répondre aux questions de recherche, nous avons mené une **enquête représentative** auprès d'un échantillon de la population belge. Pour cela, nous avons fait appel au **panel citoyen en ligne Bpact**, spécialisé dans la recherche sociale. L'enquête s'est déroulée en **mai 2025**.

Au cœur de cette enquête se trouvait une **expérience de choix axée sur la réparation de vélos**.<sup>4</sup> Cette méthode permet d'examiner en profondeur les **préférences** des consommateurs et leur **disposition à utiliser des pièces d'occasion**.

Dans une expérience de choix, les participants sont confrontés à des **scénarios hypothétiques** dans lesquels certaines caractéristiques varient de manière systématique. Pour chaque scénario, ils doivent choisir entre deux options de réparation, ou indiquer qu'ils ne préfèrent aucune des deux.

Dans le cadre de cette étude, les scénarios supposaient que le répondant faisait réparer son vélo. Certaines pièces (comme la chaîne, les plaquettes de frein, les câbles ou les engrenages) ont été exclues, car elles ne se prêtent pas à la réutilisation.

Les répondants devaient comparer deux **options de réparation** qui différaient selon six caractéristiques :

- **Le type de pièce utilisée** (neuve ou d'occasion)
- **Le délai d'attente** pour la réparation
- **Le type de réparateur** (atelier professionnel, réparateur local, etc.)

- **La réputation du réparateur**
- **L'origine de la pièce** (Belgique, Europe, hors UE)
- **Le prix de la réparation**

Chaque participant a été invité à évaluer **un bloc de six scénarios**. Au total, l'enquête comprenait **trois blocs**, soit **18 scénarios différents**.

En plus de l'expérience de choix centrée sur la réparation des vélos, l'enquête comportait une série de **questions fermées** visant à dresser un portrait plus large des participants.

Nous avons recueilli des informations sur :

- la **possession de vélos** ;
- les **habitudes de déplacement**, avec un accent particulier sur l'usage du vélo ;
- l'**attitude générale envers le vélo** ;
- les **pratiques courantes en matière de réparation**.

Afin d'explorer plus en profondeur le **contexte lié à l'utilisation de pièces d'occasion**, l'enquête intégrait également :

- des **affirmations sur les comportements de consommation** et le **niveau de matérialisme** ;
- des **questions sur la conscience écologique** ;
- quelques éléments portant sur la **perception de la circularité** au sens large.

Enfin, nous avons collecté diverses **données sociodémographiques** pour mieux analyser les résultats selon les profils des répondants.

Voici un exemple de scénario proposé aux répondants

	Option A	Option B
Type de pièce	Neuf	D'occasion – haute qualité
Période d'attente	Prêt en deux jours	Prêt le jour même
Type de réparateur de vélos	Économie sociale	Indépendant
Réputation du réparateur de vélos	Élevée (4 ou 5 étoiles)	Normale (moins de 4 étoiles)
Origine de la pièce	Europe	Asie
Prix de la réparation (en euros)	120	30

Laquelle de ces options préférez-vous ?

- Option A
- Option B
- Ni l'une ni l'autre

<sup>4</sup> Les expériences de choix dans cette étude ont été développées en collaboration avec la professeure Sandra Rousseau (KU Leuven), experte en recherche sur la circularité basée sur des expériences de choix. Elle a été étroitement impliquée dans la conception méthodologique, a été responsable de l'analyse de l'expérience de choix et a fourni des commentaires sur le reste du questionnaire.





## 4. Description de l'échantillon

Au total, 1.976 Belges âgés de plus de 18 ans ont participé à notre enquête. L'échantillon est **représentatif de la population belge en termes de sexe, d'âge, de niveau d'éducation et de région**. Une pondération a également été appliquée afin d'ajuster les résultats de l'échantillon pour qu'ils reflètent encore plus fidèlement la population.

Cependant, tous les répondants n'ont pas été retenus pour les analyses finales. Comme nos questions de recherche portent sur la réparation de vélos, seuls les ménages disposant d'au moins un vélo ont pu participer. Les personnes sans vélo n'ayant pas à se soucier de la réparation, elles ont été exclues sur la base de la première question (« Combien de vélos de chaque type sont disponibles dans votre ménage ? »). Après cette étape, 1.574 répondants restaient dans l'échantillon. Cela signifie qu'environ 20 % des Belges ne disposent d'aucun vélo "personnel" dans leur ménage.<sup>5</sup> Toutes les analyses présentées dans ce rapport se fondent donc sur ce sous-échantillon de 1.574 répondants, à l'exception des données relatives à la possession de vélos, qui reposent sur l'échantillon complet de 1.976 participants.

En ce qui concerne les caractéristiques socio-démographiques, l'échantillon restreint de 1.574 personnes correspond globalement à l'échantillon complet. Deux différences ressortent toutefois. D'une part, les personnes âgées de plus de 65 ans y sont légèrement moins représentées, ce qui n'est pas surprenant puisqu'elles sont plus susceptibles de ne plus faire de vélo. D'autre part, la proportion de personnes faiblement diplômées est également légèrement inférieure dans l'échantillon restreint.

Un écart plus marqué apparaît au niveau de la répartition régionale : dans l'échantillon restreint, 64 % des répondants proviennent de Flandre, 28 % de Wallonie et 9 % de Bruxelles, contre respectivement 58 %, 32 % et 11 % dans l'échantillon complet. On peut en conclure que la possession de vélos est plus élevée en Flandre qu'en Wallonie et, dans une moindre mesure, à Bruxelles. Les Flamands sont donc surreprésentés dans l'échantillon restreint.

Étant donné que les habitudes de mobilité sont étroitement liées au lieu de résidence, nous avons également interrogé les répondants sur leur cadre de vie. Les lieux et codes postaux indiqués montrent que 27 % vivent dans ou autour d'une des cinq grandes agglomérations urbaines belges (Anvers, Bruxelles, Charleroi, Gand ou Liège). Par ailleurs, 23 % résident dans des villes de taille moyenne comme Louvain ou Namur. La moitié restante se répartit entre de petites villes et villages (24 %) et des zones rurales (26 %). Lorsqu'on leur a demandé d'évaluer leur environnement de vie, 27 % des répondants se sont décrits comme vivant dans un quartier résidentiel en ville et 20 % dans un quartier résidentiel proche d'une ville. En outre, 29 % déclarent vivre dans un quartier résidentiel de village, 4 % dans un environnement rural, et les 20 % restants le long d'une route de liaison.



<sup>5</sup> Une minorité absolue (1 %) a indiqué avoir uniquement un abonnement à un vélo partagé, ou louer un vélo via une formule qui comprend la réparation et l'entretien.





## 5. Possession et utilisation de vélos

Sur la base des réponses au sondage, nous pouvons tirer des conclusions sur la possession et l'utilisation du vélo par les Belges. Dans ce chapitre, nous résumons quelques informations marquantes..

### 5.1 Possession de vélos

La majorité des répondants (60 %) déclarent qu'au moins un vélo classique est disponible dans leur ménage. Environ un tiers (34 %) dispose même de deux vélos classiques ou plus. En Flandre, la possession d'au moins un vélo classique est plus élevée (69 %) qu'à Bruxelles (49 %) ou en Wallonie (48 %).

En plus du vélo classique, de nombreux autres types de vélos sont présents en 2025. Notre enquête montre que la montée en puissance du **vélo électrique** se poursuit : 40 % des ménages en possèdent au moins un. Les différences régionales sont toutefois marquées : en Flandre, 52 % des ménages possèdent un vélo électrique, contre seulement 24 % à Bruxelles et 22 % en Wallonie.

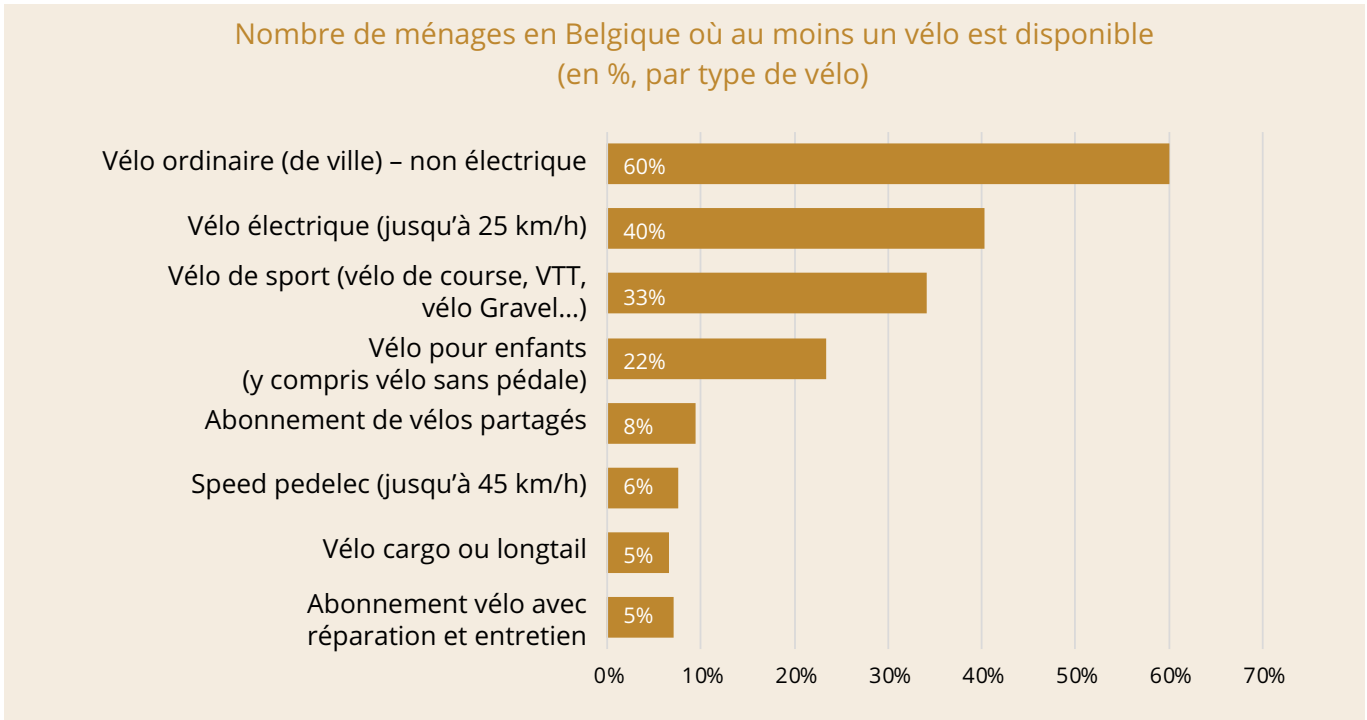
Les **vélos de sport** (tels que vélos de course, VTT ou vélos gravel) sont également bien représentés : environ un tiers des ménages en possèdent au moins un. De plus, 22 % des ménages disposent d'au moins un **vélo pour enfants**. En revanche, la part est beaucoup plus faible pour le **speed pedelec** (6 %) et pour le **vélo cargo** ou **longtail** (5 %).

Bien sûr, l'accès au vélo ne se fait pas seulement par la propriété. Par exemple, 8 % des ménages ont un ou plusieurs abonnements à un **vélo partagé**, et **5 % ont accès à un vélo de location via une formule qui comprend également la réparation et l'entretien**.

Il est frappant de constater qu'une grande majorité de Belges se disent (très) satisfaits de l'état du vélo qu'ils utilisent le plus souvent : pas moins de 90 % estiment que ce vélo est en bon ou en très bon état.

Plus de deux répondants sur trois ont acheté ce vélo neuf. Dans la plupart des cas (64 %), il s'agissait d'un achat conventionnel, tandis que 4 % ont acquis leur vélo via une formule de leasing. Près d'un répondant sur cinq a acheté son vélo d'occasion : soit auprès d'un particulier (13 %), soit dans un magasin (5 %). Enfin, 11 % des Belges déclarent avoir reçu leur vélo d'une connaissance. En incluant cette dernière catégorie dans les vélos d'occasion, on constate que pour **29 % des Belges**, le vélo qu'ils utilisent le plus souvent est un **vélo d'occasion**.

Pour **29 %** des Belges, leur vélo le plus utilisé est un vélo d'occasion





Comment le vélo le plus utilisé a été obtenu	%
Neuf, acheté par le propriétaire	64%
D'occasion, acheté par le propriétaire auprès d'un particulier	13%
Reçu d'une connaissance	11%
D'occasion, acheté par le propriétaire dans un magasin	5%
Neuf, via un contrat de location	4%
Autres	2%

Lorsqu'on leur demande de citer les trois critères les plus importants dans le choix d'un vélo, les répondants placent le **prix** en tête de liste : pas moins de 65 % l'estiment déterminant. Les critères suivants arrivent nettement derrière. En deuxième, troisième et quatrième position figurent des aspects liés à la facilité

d'utilisation, tels que la facilité d'entretien (32 %), l'assistance électrique (31 %) et les dimensions du vélo (23 %).

Autre élément notable : en cas d'achat, 18 % des répondants indiquent qu'ils préfèrent acquérir un vélo neuf, tandis que 8 % privilégient l'achat d'un vélo d'occasion.

## 5.2 Comportement de déplacement et utilisation du vélo

La plupart des déplacements à vélo dans les ménages belges semblent orientés vers les loisirs au sens large : sport ou activités de loisirs (36 %), déplacements vers leurs propres loisirs (35 %) ou ceux de leurs enfants (10 %), rendre visite à des amis ou à la famille (33 %), ou se rendre à des activités culturelles ou récréatives comme le cinéma ou d'autres spectacles (24 %). Il existe également des déplacements fonctionnels, comme faire des courses (43 %), se rendre à un rendez-vous médical (25 %) ou se déplacer pour le travail (23 %).

Les déplacements avec des enfants, que ce soit pour les conduire à l'école ou à leurs activités de loisirs, restent relativement rares. Cela concerne aussi bien le transport d'enfants sur son propre vélo que le fait de faire du vélo avec des enfants pédalant eux-mêmes sur leur vélo pour enfants. Ces faibles proportions sont constantes à travers toutes les régions, catégories de revenus et types d'environnements résidentiels.

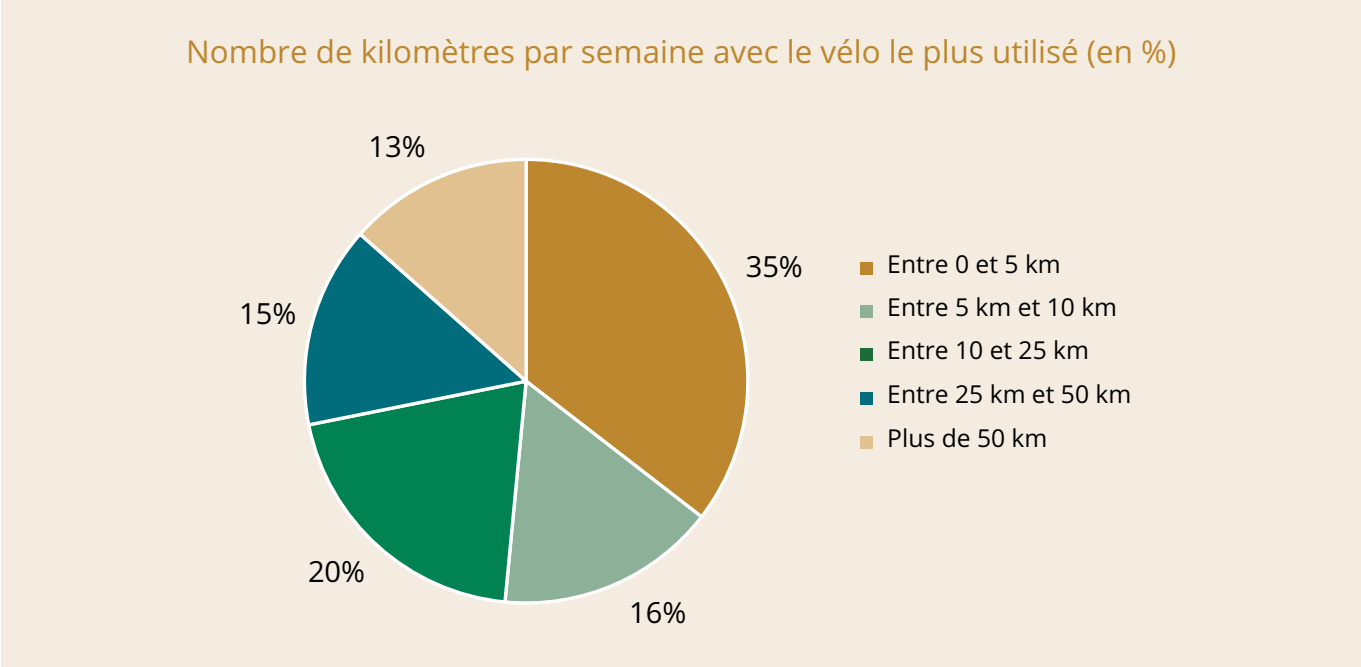
Environ la moitié des Belges (51 %) parcourent moins de 10 km par semaine avec leur vélo le plus utilisé. Seul un petit groupe (13 %) parcourt chaque semaine des distances plus longues (plus de 50 km), nécessitant un entretien et une réparation réguliers. Au niveau régional, les distances parcourues en Flandre et à Bruxelles sont comparables, tandis qu'en Wallonie, elles sont généralement plus faibles.

Le type de vélo le plus utilisé correspond à la répartition des vélos décrits précédemment : 42 % utilisent principalement un vélo de ville classique, 32 % un vélo électrique et 14 % un vélo de sport.

Les Belges n'utilisent pas le vélo uniquement pour se déplacer. Nous avons donc demandé à quelle fréquence ils utilisent d'autres modes de transport :

- **Voiture** : 75 % des Belges l'utilisent au moins une fois par semaine.
- **Vélo** : exactement 50 % se déplacent à vélo au moins une fois par semaine.
- **Bus, tramway et métro** : 66 % ne voyagent jamais ou moins d'une fois par mois.
- **Train** : 72 % ne voyagent jamais ou moins d'une fois par mois.

Ces chiffres doivent toutefois être interprétés avec prudence, car les besoins et possibilités de mobilité d'un étudiant dans le centre de Bruxelles sont très différents de ceux d'un parent avec trois enfants dans la province de Luxembourg. Le fait que près de deux tiers des Belges indiquent vouloir faire plus de vélo montre que ces chiffres ne reflètent pas nécessairement la volonté des gens de se déplacer autrement.



Quelques nuances importantes :

- **Revenu** : il influence l'usage du vélo. Parmi les répondants rencontrant des difficultés financières, 36 % utilisent leur vélo chaque semaine, tandis que 44 % ne font (presque) jamais de vélo. Parmi ceux qui « vivent confortablement » avec leur revenu, ces chiffres sont respectivement de 61 % et 24 %. Les personnes avec des revenus plus élevés font donc plus souvent du vélo.
- **Transports publics** : bus, tramway et métro sont principalement utilisés dans les grandes villes. Dans les cinq grands centres urbains (Anvers, Bruxelles, Charleroi, Gand et Liège), 33 % utilisent ces transports chaque semaine, contre environ 15 % dans les autres régions.
- **Usage de la voiture** : dans les communes rurales, il est plus élevé. 85 % des habitants y utilisent leur voiture au moins une fois par semaine.
- **Usage du vélo selon le degré d'urbanisation** : il est relativement constant, que l'on vive en milieu urbain dense ou dans une commune rurale. Cependant, des différences régionales restent évidentes : en Wallonie, seulement 27 % utilisent leur vélo chaque semaine, contre 45 % à Bruxelles et 62 % en Flandre. Cela suggère que la faible utilisation du vélo en Wallonie n'est pas seulement liée aux distances ou au relief, mais aussi à un manque d'infrastructures adaptées et à une culture cycliste moins développée.

Pour 65 %, le prix est un facteur important lors de l'achat d'un vélo



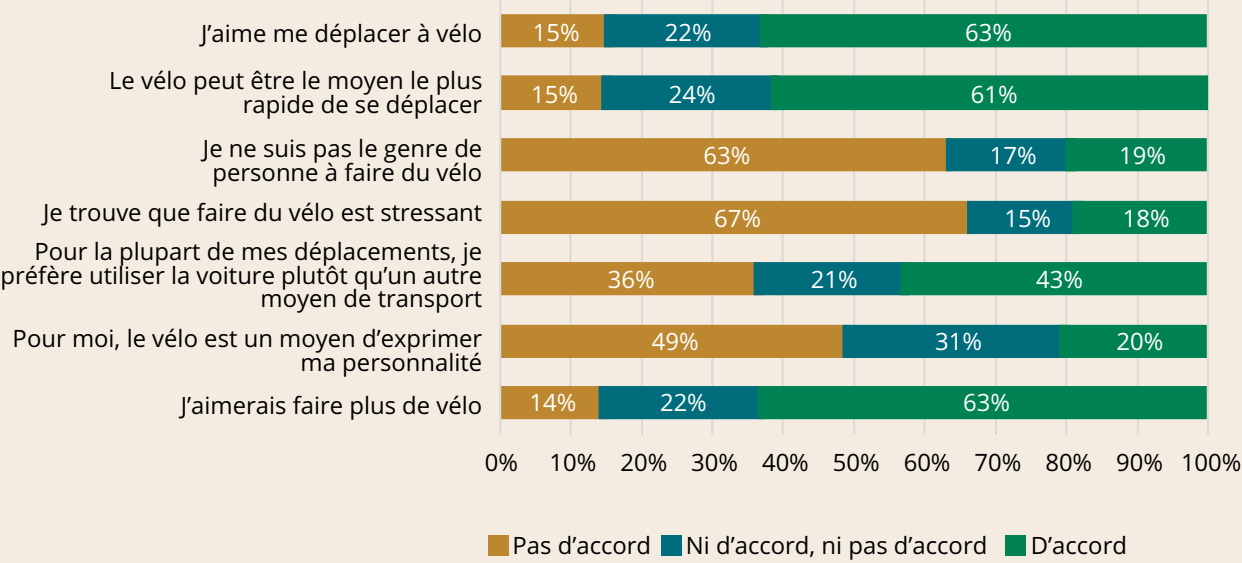
### 5.3 Attitude à l'égard du vélo

Les Belges ont **une perception majoritairement positive du vélo**. 63 % disent aimer se déplacer à vélo, et 61 % pensent que le vélo est souvent le moyen le plus rapide de se déplacer. Moins d'un cinquième des personnes interrogées trouvent que faire du vélo est stressant. Les différences régionales sont visibles ici aussi : en Wallonie, 52 % des répondants aiment faire du vélo, contre plus de deux sur trois en Flandre (68 %). Le vélo est surtout perçu comme stressant à Bruxelles : près de 32 % des Bruxellois le qualifient de stressant, contre 25 % en Wallonie et 13 % en Flandre.

Bien que le vélo soit perçu positivement, il semble peu lié à **l'image que les gens ont d'eux-mêmes**. Seulement un cinquième des répondants considèrent le vélo comme un moyen d'exprimer leur personnalité. En outre, 63 % rejettent également l'affirmation selon laquelle ils « ne sont pas le type de personne à faire du vélo ».

Malgré cette perception positive, la voiture reste populaire : 43 % des Belges préfèrent utiliser la voiture pour se déplacer. En Wallonie, cette part est encore plus élevée, à 61 %.

Attitude à l'égard de l'utilisation du vélo (en %)







## 6. Opinions générales sur la consommation, la réparation et les biens d'occasion

Outre la possession et l'utilisation de vélos, l'enquête a également porté sur les opinions des Belges sur la consommation, la réparation et les biens d'occasion. Nous avons rassemblé ici quelques chiffres et résultats de recherche liés à ces thèmes.

### 6.1 Comportement de consommation

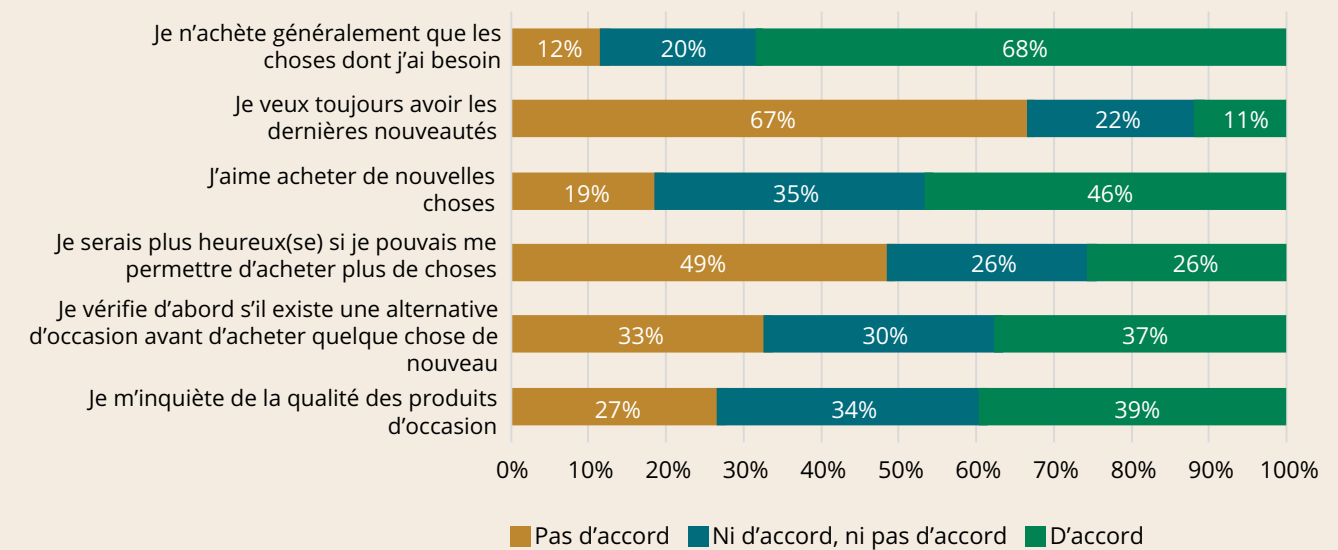
L'opinion des Belges sur la consommation et l'achat d'articles neufs ou d'occasion montre une certaine conscience<sup>6</sup> :

- 68 % déclarent n'acheter que les choses dont ils ont réellement besoin.
- 67 % ne cherchent pas systématiquement à avoir les dernières nouveautés.

Cependant, près de la moitié (46 %) prennent plaisir à acheter de nouveaux articles, et 26 % estiment que leur bonheur augmenterait s'ils pouvaient se permettre plus de choses, chiffre qui monte à 44 % chez ceux qui ont du mal à joindre les deux bouts.

L'achat ou la réception de biens d'occasion est fréquent : seuls 30 % n'ont rien acquis ou reçu d'occasion au cours de l'année écoulée. Les biens les plus souvent achetés d'occasion sont : les vêtements (40 %) et les produits multimédias (livres, musique, jeux – 31 %). Pourtant, **l'achat d'occasion n'est pas systématique** : seulement 37 % cherchent d'abord une alternative d'occasion avant d'acheter du neuf. La qualité demeure un obstacle : 39 % des répondants s'inquiètent de la qualité des biens d'occasion.

Affirmations relatives au comportement de consommation (en %)



<sup>6</sup> Nous tenons à rappeler au lecteur qu'il s'agit des résultats d'un questionnaire et qu'il existe une nette différence entre ce que les gens veulent faire, ce qu'ils disent faire et ce qu'ils font réellement.

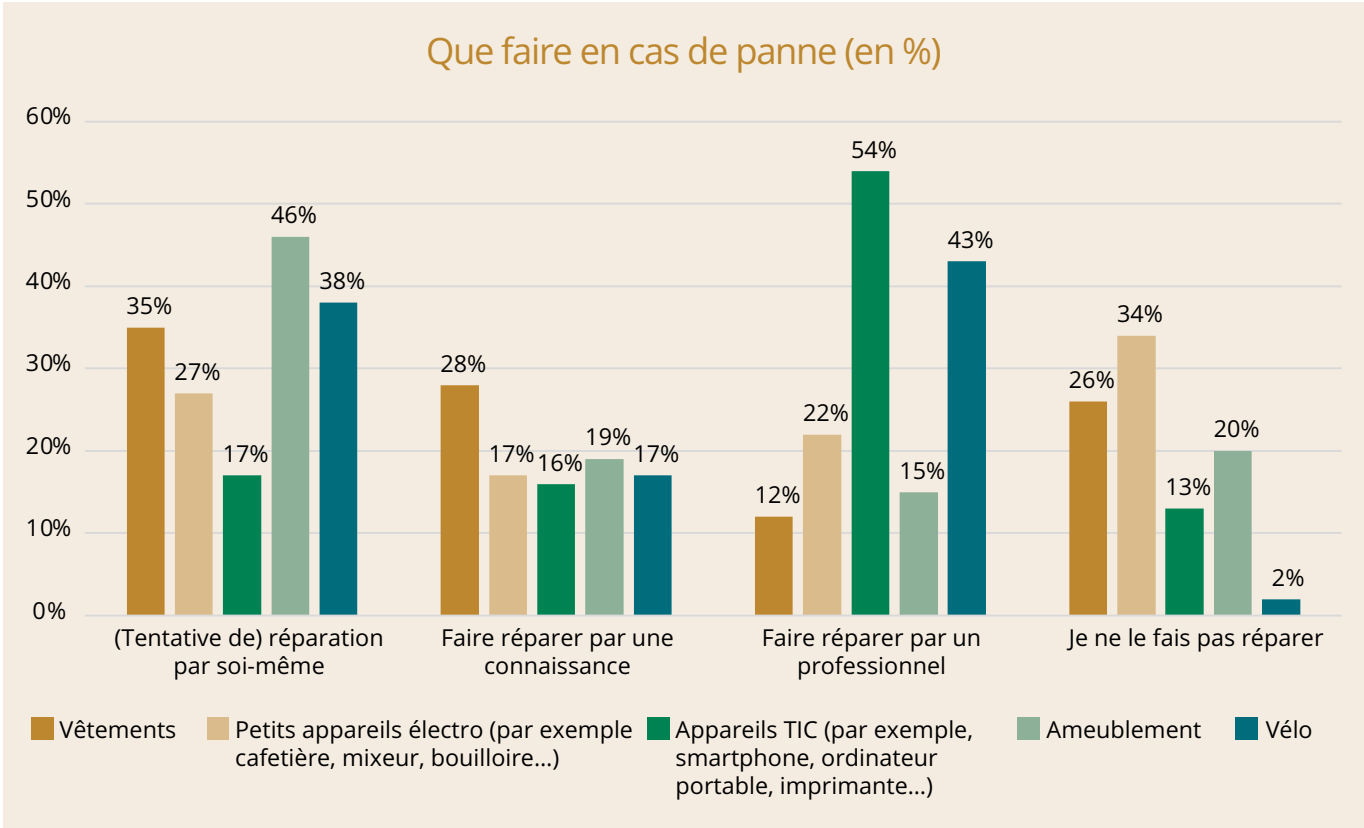


## 6.2 Habitudes de réparation

La réparation est un moyen de consommation plus durable. Presque tous les répondants indiquent réparer leurs objets ; seuls 1 % ne le faisant pas du tout.

Les petits appareils électroniques sont les objets les moins réparés : une personne sur trois ne les réparent pas. Après le vélo (voir 7.1 Attitude à l'égard de la réparation du vélo), les appareils informatiques sont les plus souvent

réparés, avec seulement 13 % qui ne les font pas réparer. Les appareils TIC sont également le plus souvent apportés à un professionnel : plus de 54 % les font réparer par un professionnel en premier lieu. En revanche, les vêtements (12 %) et les meubles (15 %) sont les objets les moins souvent apportés à un professionnel, et ils sont plus souvent réparés par les propriétaires eux-mêmes.







43 % font réparer leur vélo par un professionnel

## 7. Réparation de vélos

Enfin, l'enquête, notamment par le biais de choix, s'est directement concentrée sur les opinions des Belges sur la réparation des vélos, les réparateurs de vélos et les pièces qu'ils utilisent.

### 7.1 Attitude à l'égard de la réparation du vélo

Parmi tous les produits étudiés, **le vélo est le plus souvent réparé** : seuls 2 % ne font rien lorsque leur vélo est cassé<sup>7</sup>. Après les appareils TIC, le vélo est le plus souvent confié à

un **professionnel** : 43 % font réparer leur vélo par un professionnel, 38 % le font eux-mêmes et 17 % par une connaissance.

### 7.2 Pratiques de réparation des vélos défectueux

Concernant les comportements spécifiques :

- 35 % amènent toujours le vélo chez le réparateur.
- 23 % le réparent eux-mêmes ou par un membre du ménage.
- 40 % effectuent eux-mêmes les petites réparations et confient les réparations majeures à un professionnel.

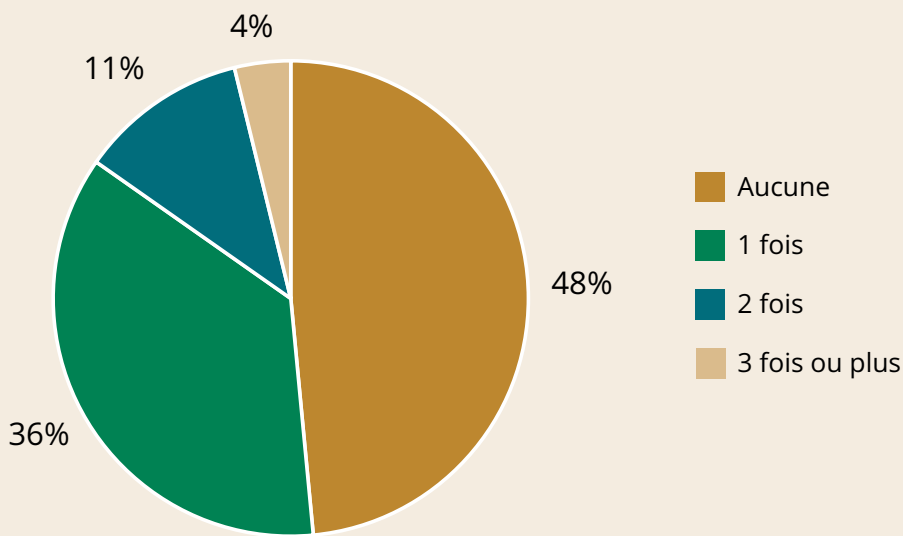
Les vélos électriques vont plus souvent chez le réparateur : 55 % des utilisateurs principaux de vélos électriques les apportent toujours à un professionnel. Les vélos de ville classiques (29 %) et de sport (32 %) sont plus souvent ré-

parés par les propriétaires.

L'état du vélo est lié aux visites chez le réparateur : parmi ceux ayant un vélo en mauvais état, 35 % ont consulté un réparateur l'année dernière, contre 60 % pour ceux dont le vélo est en très bon état. Les différences régionales sont marquées : 64 % des Wallons n'ont pas consulté de réparateur, contre 43 % à Bruxelles et en Flandre.

Dans l'enquête, nous avons également demandé quels sont les trois aspects les plus importants pour les répondants lorsqu'ils font réparer leur vélo par un réparateur de vélos.

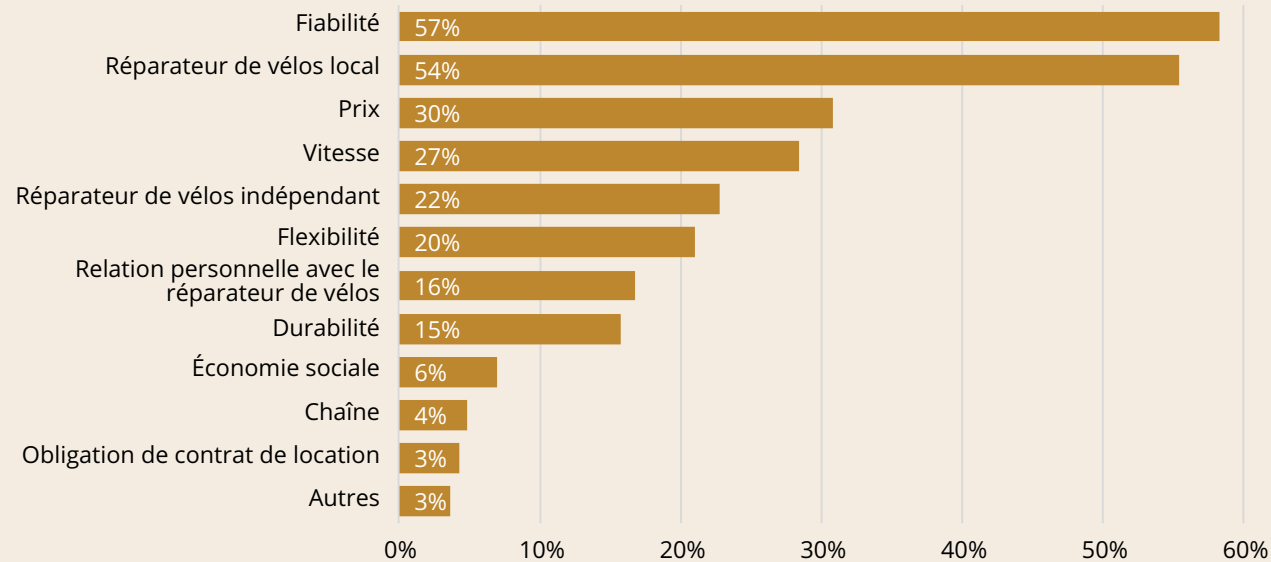
Combien de fois avez-vous amené votre vélo le plus utilisé chez un réparateur de vélos au cours de l'année écoulée ? (en %)



<sup>7</sup> Il convient de noter que seuls les propriétaires de vélos ont participé à l'enquête. Dans la population générale, ce pourcentage est donc probablement plus élevé.



## Principaux aspects que les Belges prennent en compte lorsqu'ils font réparer leur vélo par un réparateur de vélos (en %)



Les participants pouvaient choisir parmi une liste de onze aspects. Deux aspects ressortent clairement et ont été indiqués par plus de la moitié des répondants :

- la **fiabilité**, qualité du réparateur (57 %)
- la **proximité**, réparateur de vélos local facilement accessible (54 %).

D'autres aspects suivent de loin

- le prix de la réparation (30 %)
- la rapidité de la réparation (27 %).
- **La durabilité**, comme le fait de travailler avec des matériaux solides et d'éviter les déchets inutiles, semble avoir moins de priorité : seulement 15 % la considèrent comme un aspect important.

Nous avons également examiné de plus près la **mesure dans laquelle les répondants prennent en compte la durabilité et la circularité** lors de l'achat et de la réparation de vélos. Les répondants ont reçu la question générale de savoir s'ils envisageraient d'utiliser des pièces d'occasion pour effectuer une réparation ou d'acheter un vélo d'occasion. Le potentiel semble considérable : 34 % des répondants indiquent qu'ils envisageraient certainement cette option, tandis que 43 % d'entre eux pourraient le faire. En revanche, 24 % disent qu'ils n'envisageraient probablement pas, voire certainement pas.

Nous avons également interrogé les **motivations derrière l'examen ou non de pièces ou de vélos d'occasion**. La raison principale de choisir l'occasion est le **prix** (76 %). Viennent ensuite deux raisons liées à la durabilité : la prévention du gaspillage (60 %) et la réutilisation de matériaux précieux (43 %).

Les principales raisons de ne pas opter pour l'occasion sont principalement liées aux **préoccupations concernant la qualité** : 56 % ne sont pas sûrs de la qualité et 44 % ne font pas entièrement confiance aux produits d'occasion. De plus, près de la moitié des répondants (46 %) indiquent qu'ils préfèrent acheter du neuf. Le manque d'expérience joue également un rôle dans ce groupe : près d'une personne sur cinq déclare qu'il ne lui vient pas à l'esprit d'acheter d'occasion (18 %) ou qu'elle ne l'a jamais fait (19 %).

34 % envisagent certainement d'acheter un vélo d'occasion ou d'utiliser une pièce d'occasion

## 7.3 Expérience de choix

Afin de mieux comprendre **quelles caractéristiques les Belges prennent en compte lorsqu'ils font réparer leur vélo**, et si l'utilisation de pièces d'occasion joue un rôle, nous avons mis en place une **expérience de choix** (voir aussi 4. *Méthode*).<sup>8</sup> Cette méthode permet d'étudier l'influence de différentes caractéristiques sur les choix des répondants.

Toutes les caractéristiques étudiées (**type de pièce, temps d'attente, type de réparateur de vélos, réputation du réparateur de vélos, origine de la pièce et prix de la réparation**) ont un **effet significatif**. Cela signifie que chacun de ces facteurs joue un rôle dans les considérations des répondants lors de la réparation de leur vélo. En outre, il semble y avoir une nette préférence pour faire réparer son vélo plutôt que de ne pas le faire.

L'expérience de choix montre également que les Belges voient certainement un potentiel dans la réparation circulaire de leur vélo, à condition que les pièces d'occasion soient de **bonne qualité**. Les répondants ont une forte préférence pour la réparation de vélos avec une pièce neuve ou une pièce d'occasion de haute qualité, par rapport à une pièce d'occasion de qualité médiocre. Cependant, il n'y a pas de différence significative entre une pièce neuve et une pièce d'occasion de haute qualité. Cela suggère que la qualité est plus importante que l'aspect d'occasion en soi, ce qui est également conforme aux conclusions précédentes selon lesquelles les préoccupations relatives à la qualité sont la principale raison de ne pas choisir une pièce d'occasion.

**L'origine de la pièce** est peut-être liée à cela : les pièces d'Europe ont une préférence significative par rapport aux pièces d'Asie. Les explications possibles sont que les pièces européennes sont associées à une meilleure qualité, ou que les personnes interrogées préfèrent renforcer l'économie nationale ou européenne.

Lorsqu'on lui a demandé quels étaient les aspects importants à prendre en compte lors de la réparation de son vélo, le « **réparateur de vélos indépendant** » s'est classé cinquième (22 %). Des aspects tels que l'économie sociale (6 %) et la chaîne (4 %) ont obtenu des scores beaucoup plus faibles. Ces trois options sont également incluses dans l'expérience de choix sous la caractéristique « type de réparateur de

vélos ». Il en ressort qu'un réparateur de vélos indépendant est nettement plus apprécié qu'un réparateur de vélos de l'économie sociale, qui est à son tour préféré à une chaîne. De plus, la réputation du réparateur de vélos joue un rôle : une réputation élevée est clairement préférée à une réputation « normale ».

**Le prix et la rapidité** sont respectivement les troisième et quatrième aspects les plus importants que les gens prennent en compte lorsqu'ils font réparer leur vélo. Les deux caractéristiques montrent également un effet significatif dans l'expérience de choix. Les répondants ont une nette préférence pour les réparations rapides : une réparation prête le jour même est nettement préférée à une réparation dans les deux jours, et les deux sont préférées à une réparation qui prend une semaine. Le prix joue également un rôle : plus c'est bon marché, mieux c'est.

En intégrant le **prix** comme caractéristique variable, il est possible d'estimer la **volonté de payer** des répondants pour les autres caractéristiques d'une réparation. Cette mesure correspond au montant maximum qu'une personne serait prête à dépenser pour une réparation dotée d'une caractéristique spécifique, toutes les autres caractéristiques restant inchangées. Les résultats montrent que les répondants sont prêts à :

- payer **117 €** de plus pour une **pièce neuve** par rapport à une pièce d'occasion de qualité médiocre ;
- payer **106 €** de plus pour une **pièce d'occasion** de haute qualité par rapport à une pièce d'occasion de qualité médiocre.

La volonté de payer pour une réparation plus rapide est également relativement élevée. Par exemple, les répondants sont prêts à :

- payer **75 €** de plus pour une réparation effectuée le jour même que pour une réparation qui prend une semaine ;
- payer **41 €** de plus pour une réparation effectuée endéans deux jours que pour une réparation qui prend une semaine.

Il est également notable que la **volonté de payer** pour l'origine de la pièce soit relativement élevée : les répondants sont prêts à dépenser **68 € de plus** pour une pièce **d'Europe** par rapport à une pièce **d'Asie**.

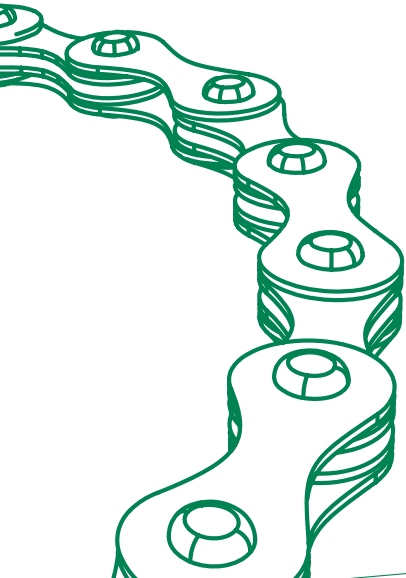
<sup>8</sup> Les paragraphes suivants approfondissent les résultats de l'expérience de choix. Nous tenons à souligner qu'il s'agit toujours de l'attitude moyenne de l'échantillon.



	Montant que les répondants sont prêts à payer plus pour cette caractéristique par rapport à la catégorie de référence
Type de pièce (référence : occasion de qualité moyenne)	
Pièce neuve	117 €
Pièce d'occasion de bonne qualité	106 €
Temps d'attente (référence : prêt après 1 semaine)	
Prêt en 1 jour	75 €
Prêt en 2 jours	41 €
Type de réparateur de vélos (référence : chaîne)	
Économie sociale	16 €
Indépendant	46 €
Réputation du réparateur de vélos (référence : normale (moins de 4 étoiles))	
Élevée (4 ou 5 étoiles)	37 €
Origine de la pièce (référence : Asie)	
Europe	68 €

Enfin, à l'issue de l'expérience de choix, les répondants ont pu indiquer **quelles caractéristiques ils n'avaient pas prises en compte**. Plus de 22 % ont déclaré avoir considéré toutes les caractéristiques. Les éléments les plus souvent ignorés étaient l'origine de la pièce (37 %) et le type de réparateur de vélos (33 %). À l'inverse, le prix et la réputation ont été les plus systématiquement pris en compte, seulement 15 % des répondants déclarant ne pas en avoir tenu compte, ce qui constitue les proportions les plus faibles de toutes les caractéristiques étudiées.

76 % considèrent le prix comme une raison de choisir l'occasion.  
56 % considèrent les préoccupations de qualité comme une raison de ne pas le faire.







## 8. Conclusion et recommandations

Cette recherche a été organisée autour de trois questions de recherche concrètes :

- Quels facteurs les Belges prennent-ils en considération lorsqu'ils réparent leur vélo (ou le font réparer) ?
- Que pensent-ils des vélos d'occasion et de l'utilisation de pièces d'occasion pour les réparations ?

- Dans quelles conditions le marché du vélo peut-il évoluer vers des solutions plus circulaires ?

Nous présentons ci-dessous des réponses claires à chacune de ces questions, accompagnées de commentaires et de **recommandations de base** destinées à guider les décideurs politiques dans la mise en œuvre des conclusions de cette recherche.

### 8.1 Facteurs de réparation de vélos

Le consommateur belge a **deux priorités claires lors du choix d'un réparateur de vélos** :

- **Fiabilité (57 %)** : les gens veulent être sûrs que le réparateur de vélos offre de la qualité.
- **Proximité (54 %)** : la distance jusqu'au réparateur de vélos ne doit pas être trop grande.

Les autres facteurs pèsent moins lourd. Le prix de la réparation (30 %) et la rapidité de la réparation (27 %), c'est-à-dire la durée pendant laquelle le vélo est indisponible, sont moins importants. La durabilité semble encore moins prioritaire : seulement 15 % pensent qu'il est important que le réparateur de vélos travaille

avec de bons matériaux et ne jette rien inutilement.

En cas de **vélo défectueux**, **35 % des répondants déclarent toujours l'emmener chez un réparateur**, tandis que **23 %** le réparent eux-mêmes ou font appel à un membre de leur ménage. Une proportion plus importante (**40 %**) effectue elle-même les petites réparations, mais confie les problèmes plus complexes à un professionnel. Les **vélos électriques** sont globalement plus souvent pris en charge par des réparateurs professionnels que les vélos non électriques. Enfin, les personnes ayant consulté un réparateur au cours de l'année écoulée rapportent plus fréquemment que leur vélo est en **bon état**.

### 8.2 Attitude à l'égard des vélos et des pièces d'occasion

34 % des Belges indiquent qu'ils envisageraient certainement d'utiliser une pièce d'occasion pour réparer leur vélo et 43 % pourraient être prêts à le faire. La principale motivation est le prix (76 %), les consommateurs supposent donc que les pièces d'occasion sont moins coûteuses. Viennent ensuite les arguments liés à la durabilité : la prévention du gaspillage (60 %) et la réutilisation de matériaux précieux (43 %).

Le principal obstacle est le **souci de la qualité**. Plus de la moitié (56 %) doutent de la qualité des pièces d'occasion et 44 % indiquent qu'ils ont un manque général de confiance dans les produits d'occasion. Il est frappant de consta-

ter que les consommateurs n'ont pas de préférence marquée entre les pièces neuves et les pièces d'occasion de haute qualité. Cependant, dès que la qualité est médiocre, la volonté diminue fortement. Nous constatons également une nette préférence pour les pièces d'origine européenne.

Sans surprise, les Belges attachent une grande importance à une **réparation rapide et abordable** : plus vite le vélo est disponible, mieux c'est, et moins la réparation coûte, mieux c'est. Il est néanmoins frappant de constater que la **volonté de payer maximale** des consommateurs reste relativement élevée (voir tableau à 7.3 *Expérience de choix*).



## 8.3 Vers un marché du vélo circulaire

Cette recherche met en évidence des signaux encourageants qui suggèrent qu'il est possible de développer un marché du vélo circulaire en Belgique.

Premièrement, la **possession de vélos** est élevée : 80 % des Belges ont accès à au moins un vélo dans leur ménage. Six sur dix ont un vélo classique et près de quatre sur dix ont un vélo électrique. Avec les chiffres de vente actuels, cette dernière catégorie en particulier continuera de croître dans les années à venir, y compris sur le marché de l'occasion. Tôt ou tard, une pièce de la plupart de ces vélos devra être remplacée.

L'expérience de choix indique également des opportunités. La **volonté de payer pour les réparations** de vélos est relativement élevée, et les consommateurs semblent prêts à payer presque autant pour des pièces d'occasion de bonne qualité que pour des pièces neuves.

Enfin, une vision plus large du **comportement de consommation** montre que de nombreux Belges sont déjà conscients de leurs achats. Plus de deux Belges sur trois disent qu'ils n'achètent que ce dont ils ont besoin, et un groupe tout aussi important attache peu d'importance à toujours posséder les dernières nouveautés.

Toutefois, certaines **observations importantes** méritent d'être soulignées :

- De nombreux Belges s'inquiètent de la **qualité des articles d'occasion**, ce qui s'applique également aux pièces de vélo d'occasion. Il est donc essentiel de fournir aux consommateurs des informations objectives pour les guider lors de l'achat d'un vélo neuf ou d'occasion. Pour les vélos électriques, le projet **CaDaNS** est en cours et étudie comment la **maintenance préventive** peut prolonger leur durée de vie. Pour les vélos mécaniques, un **cadre clair** est nécessaire pour contrôler et certifier les vélos et pièces d'occasion. Comme le montrent également les résultats précédents, il existe une **volonté claire de payer** pour des pièces de qualité, même d'occasion.
- Plus des **trois quarts (76 %)** des répondants citent le **prix** comme raison principale de choisir une pièce d'occasion pour la réparation d'un vélo. Cependant, une pièce d'occasion n'est pas automatiquement moins chère qu'une pièce neuve, car le prix inclut aussi les coûts de **démontage, de stockage et d'inventaire**. Il est donc difficile de concurrencer les pièces neuves bon marché, facilement commandables en ligne.
- La **proximité** d'un réparateur de vélos reste un facteur clé dans le choix d'un atelier. **35 %** des personnes interrogées déclarent toujours emmener leur vélo chez un professionnel en cas de panne. Pourtant, tout le monde n'a pas de réparateur à proximité, ce qui peut conduire à laisser certains vélos inutilisés, ainsi que des pièces encore fonctionnelles.

## 8.4 Recommandations de base

À partir des réponses à nos trois questions de recherche, nous proposons les recommandations de base suivantes. Il s'agit de leviers et points de départ que les décideurs, à différents niveaux, peuvent utiliser pour mettre en œuvre les conclusions de cette étude.

### 1. Investir dans le démontage des vélos usagés

En Flandre uniquement, on estime que **plus de 400 000 vélos** finissent chaque année à la décharge, alors qu'une partie importante d'entre eux contient encore des **pièces réutilisables ou de valeur**. Avec la croissance des **vélos électriques**, la quantité de **déchets dangereux** (batteries, moteurs, etc.) augmente également. Il est donc recommandé de faire du **démontage des vélos** et de la **réutilisation des pièces** la norme. L'inspiration peut être tirée de secteurs où les obligations de démontage ou de reprise sont déjà bien établies, comme l'**automobile** ou l'**électronique** (directive DEEE).

Un **financement supplémentaire** est nécessaire pour :

- organiser de manière structurée le **démontage et l'inspection** des vélos mis au rebut et développer l'**offre de vélos circulaires** ;
- garantir le **traitement et le stockage sécurisés** des batteries, composants électriques et pièces mécaniques ;
- créer des **centres de réparation** où les pièces sont centralisées, gérées et accessibles numériquement.

En rendant les pièces d'occasion **professionnellement disponibles et accessibles**, on peut réduire significativement l'**impact environnemental** tout en offrant à un public plus large une **mobilité abordable et durable**.

### 2. Créer un cadre pour l'assurance qualité des vélos et des pièces de vélo

Un **cadre de qualité clair et uniforme** pour le suivi et le contrôle des vélos et de leurs pièces, qu'elles soient **neuves ou d'occasion**, est essentiel, et ce pour les modèles **électriques** comme **mécaniques**. Ce cadre doit notamment préciser :

- comment les vélos et pièces sont **inspectés et certifiés** de manière systématique ;
- les **coûts réalistes** liés au démontage, à la révision et au remontage des pièces d'occasion.

Le secteur automobile peut servir de référence, avec ses systèmes bien établis de révision et de réutilisation des pièces, incluant la certification de qualité et la transparence des prix (moteurs, boîtes de vitesses, systèmes de freinage, etc.). La faisabilité économique y est plus élevée en raison de la valeur plus importante des composants. Pour les vélos, le défi est plus grand en raison de la faible valeur unitaire des pièces et de la grande diversité des modèles et marques. Cela souligne l'importance de poursuivre les recherches et de développer un cadre spécifique pour le secteur du vélo.

Un cadre de qualité solide peut professionnaliser le marché du vélo circulaire et renforcer considérablement la confiance des consommateurs dans les pièces et vélos d'occasion.



### 3. Informer les consommateurs sur la qualité et la réparabilité des vélos

Pour de nombreux consommateurs, il est difficile d'évaluer la facilité de réparation d'un vélo, qu'il soit neuf ou d'occasion. Pour remédier à cela, les partenaires du projet Velocircular ont développé le **score de réparation**, un indicateur mesurant dans quelle mesure un vélo est durable et réparable. Il est crucial de perfectionner et de diffuser largement ce score afin de permettre aux consommateurs de faire des choix éclairés.

Une **transparence accrue sur la réparabilité et la durabilité** offre aux consommateurs la possibilité de sélectionner des vélos et pièces conçus pour durer plus longtemps.

### 4. Continuer à promouvoir l'utilisation du vélo et les achats d'occasion

L'enquête révèle que de nombreux Belges sont déjà conscients de leur consommation, et il reste important de **promouvoir et de sensibiliser** à ce comportement. Par ailleurs, les Belges utilisent régulièrement leur vélo, et une grande partie souhaite en faire davantage. Il est donc essentiel de poursuivre les investissements dans l'usage du vélo et dans les **infrastructures cyclables**, afin de permettre aux citoyens de choisir le vélo pour leurs déplacements loisirs et fonctionnels. Plus le cyclisme se développe, plus le besoin de réparations augmente, et plus l'offre circulaire peut y répondre efficacement.

### 5. Continuer à encourager l'entretien et la réparation

En mettant en œuvre des **stratégies de communication ciblées** encourageant l'**entretien et la réparation**, il est possible de prolonger significativement la durée de vie des vélos et de leurs pièces. Des gestes simples, comme vérifier la pression des pneus, nettoyer le vélo et la transmission ou lubrifier la chaîne, contribuent à réduire l'usure. Un entretien préventif annuel empêche les pièces de tomber en panne complète, ce qui permet

non seulement de réduire la consommation de matériaux et les déchets, mais aussi d'améliorer le plaisir de conduite et la sécurité routière.

Une politique plaçant l'entretien et la réparation au cœur de ses priorités, soutenue par des **campagnes, de l'éducation et des services de réparation accessibles**, constitue un levier majeur pour favoriser l'économie circulaire et une mobilité durable.

### 6. Développer une stratégie sectorielle de réparation

Il est essentiel de développer une stratégie de réparation à l'échelle du secteur, où **producteurs, commerçants, réparateurs et décideurs politiques** collaborent étroitement. Cela inclut :

- des moments réguliers de partage de connaissances et de consultation ;
- l'élaboration d'une feuille de route commune avec des objectifs mesurables, comme un taux de récupération accru des pièces ;
- le développement d'un cadre de qualité et de certification pour renforcer la confiance dans les pièces d'occasion.

Nous recommandons également de faire du **score de réparation** l'outil central de politique. Ce score peut inciter les producteurs à concevoir des vélos de manière modulaire et récupérable, tout en fournissant aux consommateurs des informations claires et transparentes sur la récupérabilité de leur achat. Pour être efficace, le score doit être visible dans les magasins et sur les plateformes en ligne, afin d'influencer réellement les décisions d'achat.

Enfin, il est important d'investir dans des **centres de réparation et des infrastructures de démontage** pour un stockage sûr et une inspection professionnelle des pièces, ainsi que dans des **campagnes de sensibilisation** qui favorisent la maintenance et la réparation. Cela peut créer un écosystème dans lequel les vélos durent plus longtemps, la montagne de déchets diminue et l'accès à une mobilité abordable et durable augmente.

## Contact

Vous souhaitez en savoir plus sur le projet Velocircular, l'enquête ou les résultats ?

Els Van den Broeck

Directeur général Mobiel 21  
els.vandenbroeck@mobiel21.be







Le projet Velocircular fait partie du fonds Belgium Builds Back Circular (BBBC), une initiative du SPF Santé Publique, Sécurité de la Chaîne Alimentaire et Environnement qui stimule la transition vers une économie circulaire. Le fonds BBBC est financé par le programme européen temporaire Next Generation EU et fait partie du plan national de relance et de résilience. Ce plan vise à relancer l'économie après la crise de la Covid-19, en mettant l'accent sur les objectifs du Pacte vert pour l'Europe.

Plus d'informations sur le plan de relance pour la Belgique :

[https://belgium.representation.ec.europa.eu/strategie-et-priorites/le-plan-de-relance-europeen-en-belgique\\_fr](https://belgium.representation.ec.europa.eu/strategie-et-priorites/le-plan-de-relance-europeen-en-belgique_fr)

---

La reproduction est autorisée à condition que la source soit mentionnée.

La responsabilité du contenu de ce document incombe aux auteurs. Le contenu ne reflète pas nécessairement l'opinion de l'Union européenne. La Commission européenne n'est pas responsable de l'utilisation des informations contenues dans cette publication.