

AVIS

Mob.23.03.AV

Projet d'arrêté modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 1er octobre 2020 fixant les modalités d'octroi d'une subvention pour l'achat d'un vélo de service

Avis adopté le 13/07/2023

Rue du Vertbois, 13c
B-4000 Liège
T 04 232 98 47
pole.mobilite@cesewallonie.be
www.cesewallonie.be

DONNEES INTRODUCTIVES

Demandeur : Philippe Henry, Vice-Président du Gouvernement wallon, Ministre du Climat, de l’Energie, de la Mobilité et des Infrastructures

Date de réception de la demande : 16/06/2023

Délai de remise d’avis : 35 jours

Préparation de l’avis : Le Pôle a préparé l’avis sur base d’une consultation électronique.

Brève description du dossier :

Le Plan Wallonie cyclable adopté le 1/07/2022 prévoit d’instaurer des primes à destination des personnes morales pour l’achat et la mise à disposition de vélos de service.

Ce projet d’arrêté propose de modifier l’arrêté du Gouvernement wallon du 1^{er} octobre 2020 fixant les modalités d’octroi d’une subvention pour l’achat d’un vélo de service afin d’y ajouter la possibilité d’accorder aux personnes morales et aux travailleurs indépendants une subvention destinée à couvrir une partie des frais relatifs à l’acquisition d’un vélo de service, d’un vélo cargo de service ou d’une remorque pour des activités de cyclologistique.

Différentes dispositions encadrent l’octroi de la subvention : son intensité est balisée (un maximum de 50% de prise en charge, un montant plafonné par objet subsidiable et un plafond de 50.000 euros sur une période de 3 exercices fiscaux), le bénéficiaire doit avoir un siège d’activité en Wallonie et la subvention doit être destinée à du matériel utilisé pour des activités de cyclologistique sur le territoire régional.

Préalablement à l’octroi de la subvention, l’administration vérifiera que la réglementation européenne relative aux aides *de minimis* est respectée (le montant total des aides octroyées à une entreprise unique ne peut dépasser 200.000 euros sur 3 exercices fiscaux).

Le Pôle accueille favorablement ce projet d'arrêté qui apporte un soutien au développement de la cyclologistique en Wallonie dans la suite logique du Plan Wallonie cyclable et traduit ainsi une initiative positive en faveur d'une mobilité plus durable.

Cette extension des subventions actuelles d'acquisition de vélos dans un cadre professionnel, aux vélos dédiés à des activités de cyclologistique devrait permettre de lancer davantage d'initiatives de cyclologistique sur le territoire wallon. C'est par leur multiplication que le vélo cargo pourra, à terme, être reconnu en Wallonie comme une solution professionnelle réelle et crédible pour des livraisons de charges modérées sur de courtes distances.

Cette subvention est d'autant plus nécessaire que c'est loin d'être le cas actuellement. Comparativement aux autres régions du pays, la cyclologistique en est encore à ses débuts en Wallonie. Sans aides publiques, de nombreux indépendants ou PME ne peuvent investir dans du matériel de livraison à vélo parfois coûteux du fait de sa non standardisation et de sa production en petites séries, avec un seuil de rentabilité difficile à atteindre vu les volumes encore faibles de la demande. Or ce matériel peut avantageusement remplacer, pour le transport de marchandises sur de petites distances, des camionnettes ou fourgonnettes souvent très polluantes, d'autant plus quand elles circulent en milieu urbain.

Le Pôle tient néanmoins à soulever différents points d'attention quant à la mise en œuvre de cette mesure.

- Pour garantir son efficacité dans les limites des crédits budgétaires disponibles et éviter les effets d'aubaine, le Pôle prône un octroi prioritaire de la subvention aux indépendants isolés, aux TPE et PME et au secteur public, sachant que les grandes entreprises privées ont la capacité de financer sur leur propre budget l'acquisition de vélos cargos.
- Toujours par rapport aux potentiels effets d'aubaine susceptibles d'apparaître avec l'octroi de subventions, le Pôle relève que le constructeur pourrait avoir tendance à adapter son tarif en y intégrant la subvention. Même si le risque de captation des primes par les constructeurs semble réduit vu qu'il s'agit d'une prime proposée à l'échelon régional alors que le marché est national, voire européen, le Pôle invite le Gouvernement à rester attentif à ce possible impact et à prendre les mesures en conséquence s'il devait être avéré.
- Il est à noter que les vélos et leurs accessoires ne se voient pas affecter de numéro de châssis ou de système d'identification précis et qu'aucune source ne regroupe les tarifs des produits mis en vente sur le marché, à l'exception de catalogues pour les produits issus de la grande distribution. De ce fait, l'octroi de primes dont le montant est loin d'être négligeable, en particulier pour des vélos d'occasion, pourrait inciter au développement d'un réseau parallèle vu qu'il n'est pas possible d'identifier un vélo à rapporter à une facture. Le risque de voir se mettre en place un trafic pour capter les primes semble néanmoins relativement limité vu la taille restreinte du public visé par les extensions de subventions prévues, à savoir les entreprises de cyclologistique. Le Pôle appelle cependant à une certaine vigilance pour éviter toute dérive de cet ordre.
- Le Pôle relève que le montant des subventions peut paraître relativement élevé comparativement au prix d'achat sur le marché des vélos cargos électriques de qualité, allant d'environ 4.000 € à 6.000 € pour le matériel haut de gamme. Vu les balises prévues dans le projet d'arrêté (subvention fixée à 50% du montant de la facture HTVA et plafonnée), la prime peut ainsi atteindre les 3.000 euros pour un vélo avec assistance électrique neuf. Le Pôle se demande s'il s'agit bien de l'objectif recherché par le projet d'arrêté ou s'il vise plutôt à intervenir dans le coût de fabrication d'un vélo sur mesure, auquel cas le montant de la prime semble davantage proportionné et pertinent.