01 octobre 2020

Arrêté du Gouvernement wallon du 1er octobre 2020 fixant les modalités d'octroi d'une subvention pour l'achat d'un vélo de service et pour l'achat d'un vélo ou d'une remorque de vélo pour des activités de cyclologistique

Le Gouvernement wallon,
Vu le décret " climat " du 20 février 2014, article 16/1, inséré par le décret-programme du 17 juillet 2018;
Vu les avis de l'Inspecteur des Finances, donnés les 29 juin 2020 et 22 septembre 2020;
Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 9 juillet 2020;
Vu le rapport du 28 septembre 2020 établi conformément à l'article 3, 2°, du décret du 11 avril 2014 visant à la mise en oeuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales;
Vu l'avis du Conseil d'Etat 67.805/2/V, donné le 28 août 2020, en application de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 2°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;
Considérant les engagements de la Région wallonne en matière de lutte contre les dérèglements climatiques et de réduction des gaz à effet de serre résumés comme suit dans le chapitre Mobilité de la Déclaration de Politique générale : « A ce titre, le Gouvernement s'assurera que ses décisions, avec celles du Gouvernement fédéral et de l'Union européenne, contribuent d'ici 2030 à une diminution des émissions de gaz à effet de serre en ligne avec l'objectif wallon de -55 % et une diminution forte de l'impact des systèmes de transport sur la santé. La politique wallonne se basera sur la poursuite de la vision FAST 2030 et la Stratégie régionale de Mobilité, qui seront renforcées à la hauteur des objectifs de la Wallonie en ligne avec le PACE tel qu'il sera revu. ";
Considérant l'objectif de la Vision FAST 2030 de quintupler la part modale du vélo à l'horizon 2030 pour atteindre 5 % ;
Considérant la Stratégie régionale de Mobilité, volet Mobilité des Personnes, et notamment l'orientation stratégique suivante : « Accompagnement efficace de la transformation des comportements »;
Considérant les ambitions énoncées dans la Déclaration de Politique régionale 2019-2024 en matière de développement de l'usage du vélo en Région wallonne, parmi lesquelles :« Le Gouvernement mettra en place une stratégie de développement de l'usage du vélo comme moyen de déplacement utilitaire, de façon à doubler son usage d'ici 2024 et à la multiplier par cinq d'ici 2030. Cette politique cyclable, réalisée en concertation avec les acteurs locaux et les usagers, comportera les actions stratégiques suivantes notamment :
1° développement d'une stratégie de promotion de l'usage du vélo;
2° engagement budgétaire pour le vélo à hauteur de 20 euros par habitant par an. »;
Considérant la position du Gouvernement relative à la « micro-mobilité électrique », à laquelle le vélo à assistance électrique peut être assimilé : « La micro-mobilité électrique [...] est une composante de l'intermodalité qui fait partie d'un ensemble de solutions pouvant diminuer la congestion du trafic et la pollution. »;
Considérant le potentiel du vélo, a fortiori électrique, en matière de mobilité quotidienne et notamment professionnelle; le vélo électrique permettant de parcourir des distances plus longues, d'affronter des dénivelés plus importants, tout en fournissant un effort moindre qu'avec un vélo purement musculaire;
Considérant l'opportunité d'encourager l'utilisation du vélo en remplacement de modes de transport moins durables;
Considérant l'intérêt croissant du public pour le vélo (électrique), démontré, entre autres, par le succès du programme de test de la Région wallonne 2017-2020 intitulé « Je teste l'électrique ! », dont le bilan peut être consulté par tous sur le site mobilite.wallonie.be;
Considérant le prix moyen d'un vélo musculaire de qualité prévu pour un usage quotidien, et celui d'un vélo à assistance électrique, généralement plus élevé que celui d'un vélo purement musculaire, et le frein que cela peut représenter pour de nombreux citoyens et employeurs;

Wallex - Le droit en Wallonie

Considérant le rôle crucial que les employeurs ont à jouer pour encourager la population active à adopter des comportements de mobilité plus sains et respectueux de l'environnement;
Considérant l'intérêt croissant des employeurs et des employés pour le vélo comme mode de déplacement utilitaire, que ce soit dans le cadre des trajets domicile-travail ou des déplacements de service (professionnels); les effets positifs d'une politique d'entreprise favorable au vélo étant d'ailleurs largement démontrés, entre autres, dans le cadre du projet « Tous vélo-actifs »;
Considérant les nombreuses demandes des employeurs pour que soit mis en place un système de soutien financier à l'achat de vélos électriques;
Considérant, dans le cadre des mesures de lutte contre l'épidémie de Covid-19 et du déconfinement progressif :
1° la nécessité de respecter la distanciation « physique », notamment dans le cadre des déplacements;
2° la capacité réduite des transports en commun;
3° la nécessité d'éviter que le report modal ne soit entièrement réalisé vers la voiture;
4° le potentiel du vélo électrique en matière de report modal comme évoqué plus haut;
Sur la proposition du Ministre de la Mobilité;
Après délibération,
Arrête :

Art. 1er.
Pour l'application du présent arrêté, l'on entend par :
1° l'Administration : la Direction de la Planification de la Mobilité Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures;
2° le demandeur : toute personne morale de droit privé ou toute personne morale de droit public ayant un siège d'activité implanté en Région wallonne et impliquant des déplacements professionnels;
3° le bénéficiaire : le demandeur qui a pu bénéficier de l'octroi d'une prime;
4° la subvention : la prime accordée au bénéficiaire;
5° le Code de la route : l'arrêté royal du 1er décembre 1975 « portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique;
6° le vélo électrique : sont ici considérés comme vélos électriques uniquement les deux catégories de véhicules suivantes, quel que soit leur modèle à l'exception des VTT :
a) les vélos à assistance électrique proprement dits VAE, que le Code de la route range dans la catégorie des « cycles », et qui répondent aux conditions suivantes :
(1) un moteur électrique d'une puissance maximale de 250 watts;
(2) un moteur qui fournit uniquement une assistance au pédalage, ce qui signifie que le vélo n'avance que si son utilisateur pédale;
(3) une assistance au pédalage qui se coupe au-delà de 25 km/h;
b) Les vélos motorisés électriques, que le Code de la route range dans la catégorie des « cycles motorisés », et qui répondent aux conditions suivantes :
(1) un moteur électrique d'une puissance maximale de 1000 watts;
(2) un moteur dont le but premier est l'assistance au pédalage mais qui peut éventuellement fournir une force de propulsion sans que l'utilisateur ne pédale;
(3) un moteur qui se coupe au-delà de 25 km/h;
7° le VTT : le vélo tout-terrain ou vélo de montagne ou encore vélo de randonnée sportive. Ces vélos sont destinés à une utilisation sur terrain accidenté;
8° le vélo cargo : le vélo bi- ou triporteur, éventuellement rallongé, spécifiquement conçu pour transporter, en plus de son conducteur, des objets. Il peut s'agir d'un vélo électrique ou musculaire;
9° le vélo d'occasion : le vélo acheté auprès d'un professionnel, dont l'acheteur n'est pas le premier propriétaire et dont le vendeur garantit le parfait état de fonctionnement pour un usage régulier;
10° le vélo musculaire : le vélo non équipé d'un moteur, qui fonctionne uniquement grâce à la force de son utilisateur;
11° le vélo de service : le vélo utilisé pour des déplacements dans le cadre professionnel;
12° Mybike : la plateforme permettant d'enregistrer et d'identifier le vélo à l'aide du nouveau sticker et ce, afin de réduire le risque de vol.

Wallex - Le droit en Wallonie

Concernant l'alinéa 1er, 6°, ne sont donc pas considérées comme des vélos électriques toutes les autres catégories de véhicules que le Code de la route range dans la catégorie des " speed pedelec ".

Art. 2.
Aux conditions fixées par le présent arrêté, la Région wallonne peut accorder aux employeurs une subvention destinée à couvrir une partie des frais relatifs à l'acquisition d'un vélo de service musculaire ou électrique, neuf ou d'occasion.

Art. 3.
Le montant de la subvention pour l'achat d'un vélo est fixé à vingt pour cent du montant de la facture TVA comprise, avec un plafond de :
1° 50 euros pour l'achat d'un vélo musculaire d'occasion;
2° 100 euros pour l'achat d'un vélo électrique d'occasion;
3° 150 euros pour l'achat d'un vélo musculaire neuf;
4° 200 euros pour l'achat d'un vélo électrique neuf;
5° 400 euros par vélo cargo.
Le double subventionnement est interdit.
La subvention est limitée à maximum cinq vélos par bénéficiaire.

Art. 4.
Sous peine d'irrecevabilité, la demande de subvention est introduite par voie électronique au moyen d'un formulaire en ligne accessible sur le portail de la Mobilité.
La demande est accompagnée :
1° d'éléments prouvant que le demandeur a un siège d'activité en Région wallonne impliquant des déplacements professionnels;
2° de la facture originale émise par un professionnel du secteur ou à défaut une copie certifiée conforme par le professionnel et reprenant le type exact de vélo ainsi que la date d'acquisition;
3° dans le cas d'une demande de subvention pour l'achat d'un vélo motorisé électrique visé à l'article 1er, 6°, b), une copie du certificat de conformité du véhicule catégorie L1e-A;
4° d'une déclaration sur l'honneur portant sur l'interdiction du double subventionnement visée à l'article 3.
Concernant l'alinéa 1er, 2°, la date d'acquisition est comprise entre le 1er juillet 2020 jusqu'au 31 décembre 2022 inclus
L'Administration informe le demandeur qu'il a reçu sa demande de subvention et, le cas échéant, réclame tout document nécessaire pour compléter la demande. A défaut de transmission des documents indispensables du demandeur dans les trente jours à dater de l'envoi de la demande de compléments, le dossier est clôturé.
Le Ministre qui la mobilité dans ses attributions détermine la procédure de demande.

Art. 5.
Lorsque l'Administration octroie la subvention, celle-ci est versée en une fois au bénéficiaire sur le numéro de compte mentionné par ce dernier sur le formulaire de demande visé à l'article 4.

Art. 6.
§ 1er. Le bénéficiaire est tenu d'enregistrer le vélo ayant fait l'objet de la subvention via la plateforme en ligne « Mybike », et d'apposer, sur le cadre du vélo, l'autocollant correspondant.
§ 2. Le vélo ayant fait l'objet de la subvention est utilisé principalement à des fins professionnelles.
Le bénéficiaire s'engage à établir et publier un règlement interne relatif à l'utilisation principale du vélo de service et à ses éventuelles exceptions ponctuelles, telles que le trajet domicile-travail pour les employés ne bénéficiant pas de l'octroi d'une subvention pour leur vélo personnel. Ces exceptions accordées ne peuvent en aucun cas déroger à l'utilisation principale du vélo de service.
Le règlement interne prévoit les risques que la mise à disposition d'un vélo implique. La Région wallonne se décharge de toute responsabilité relative à l'utilisation du vélo ayant fait l'objet de la subvention.

Wallex - Le droit en Wallonie

Art. 7.
Art. 7. Le demandeur dispose d'un délai de trente jours à dater de la réception de la décision, pour introduire un une demande de réexamen contre le refus d'octroi de la prime ou contre le montant de la prime, auprès de l'Administration.
L'Administration dispose de soixante jours à dater de la réception de la demande de réexamen pour inviter le demandeur à envoyer toutes les pièces et éléments justificatifs qu'elle identifie comme nécessaires au réexamen de la demande. A défaut d'envoi des éléments réclamés dans un délai de trente jours à dater de la réception de la demande de compléments, la demande de réexamen est irrecevable.
L'Administration envoie sa décision dans les nonante jours de la réception de l'ensemble des éléments nécessaires au réexamen de la demande.
Le Ministre qui a la mobilité dans ses attributions peut compléter la procédure de demande de réexamen.

Art. 8. Le Ministre qui a la mobilité dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Art. 8.
Le Ministre qui a la mobilité dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Pour le Gouvernement :
Namur, le 01 octobre 2020.

Le Ministre-Président,

E. DI RUPO

Le Ministre du Climat, de l'Energie et de la Mobilité,

Ph. HENRY

Wallex - Le droit en Wallonie