

Primes vélo de la Wallonie – Bilan et enquête trois ans après le lancement du dispositif

Auteur :

Service public de Wallonie – Mobilité et Infrastructures

Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité

Direction de la Planification de la Mobilité – Cellule Mobilité active

Table des matières

Contexte	3
Dispositif initial	3
Dispositif modifié	4
Refinancement	4
Les primes vélo en pratique	4
Enquête en ligne – « Prime vélo de la Wallonie - Un incitant utile ? »	5
Objectif du présent rapport	5
Bilan chiffré au 23/04/2024	5
Chiffres globaux.....	5
Situation générale	5
Comparatif par année	6
Rythme de demande – Usagers	6
Rythme de traitement – Administration (SPW MI - DPM)	8
Taux d'octroi.....	9
Montants	9
Montant moyen	9
Montant par type de vélo	10
Montant par type de bénéficiaire	11
Nombre de primes octroyables.....	11
Typologie des vélos	11
Catégories de vélos	11

Types d'achat	13
Modèles de vélos.....	13
Typologie des bénéficiaires	15
Sexe	15
Age.....	16
Origine géographique.....	17
Situation familiale.....	17
Situation professionnelle	18
Revenu.....	19
Enseignements spécifiques à l'enquête	20
Niveau d'études	20
Mobilité en général	20
Voiture et vélo.....	20
Fréquence des déplacements à vélo selon l'accès à une voiture	21
Autres modes de transports.....	22
Influence de la prime sur la mobilité (tous motifs de déplacements)	22
Possession et usage du vélo avant la prime	22
Influence de la prime sur l'achat d'un vélo	23
Influence de la prime sur l'usage du vélo.....	23
Fréquence selon le genre	25
Fréquence selon la situation professionnelle.....	25
Vélo utilisé	25
Motifs des déplacements à vélo.....	26
Trajets domicile-travail.....	26
Distance.....	26
Fréquence des trajets domicile-travail à vélo	27
Autre(s) mode(s) de transport utilisé(s) pour se rendre au travail	29
Intermodalité domicile-travail.....	29
Trajets domicile-école	30
Qui conduit les enfants à l'école ?	30
Distance domicile-école	31
Mode de transport utilisé.....	31
Autre mode de transport utilisé.....	33
Modèle de vélo utilisé	33

Trajets liés à la recherche d’emploi.....	34
Fréquence d’utilisation du vélo.....	34
Autre mode de transport utilisé.....	35
Motivations et freins aux déplacements à vélo	36
Motivations	36
Freins.....	38
Avis divers sur la prime	39
Utilité de la prime.....	39
Améliorations possibles de la prime	40
La procédure de demande de prime	42
La communication.....	43
Conclusions.....	45

Contexte

Le présent rapport concerne le dispositif de subvention à l’achat d’un vélo destiné aux personnes physiques ou plus précisément « à toute personne physique âgée d’au moins dix-huit ans, ou tout mineur émancipé, dont la résidence principale se trouve sur le territoire de la région wallonne ». Pour le désigner, nous utiliserons les appellations usuelles « **primes vélo citoyens** » ou encore « **primes vélo particuliers** ». Les primes vélo en faveur des employeurs ne sont pas concernées par le présent rapport.



Les primes vélo citoyens visent spécifiquement à **favoriser la mobilité cyclable « quotidienne » ou « utilitaire »** puisque, pour être éligible, le demandeur doit notamment s’engager à :

- se déplacer régulièrement à vélo **entre son domicile et son lieu de travail** (attestation de l’employeur à l’appui) ;
- ou se déplacer régulièrement à vélo **dans le cadre de sa recherche d’emploi** (attestation de non-occupation professionnelle et déclaration sur l’honneur à l’appui) ;
- ou se déplacer de manière usuelle avec **un vélo-cargo** (facture avec caractéristiques techniques du vélo et déclaration sur l’honneur à l’appui).

Dispositif initial

Le **26 novembre 2020**, le Gouvernement wallon adoptait en troisième lecture un « **Arrêté rectificatif fixant les modalités d’octroi d’une subvention à toute personne physique pour l’achat d’un vélo ou d’un kit électrique adaptable** ». Il validait en conséquence un engagement budgétaire de **trois millions d’euros** visant à couvrir une partie des frais supportés par les particuliers pour des achats de vélos dont la date serait comprise entre le 1^{er} juillet 2020 et le 31 décembre 2022 inclus.

Cette décision faisait suite à l'adoption un peu plus tôt d'un « Arrêté du Gouvernement wallon fixant les modalités d'octroi d'une subvention aux employeurs pour l'achat d'un vélo de service » (1^{er} octobre 2020), pour lequel un engagement budgétaire d'un million d'euros serait réalisé.

Dispositif modifié

Le **26 août 2021**, le Gouvernement wallon adoptait en seconde lecture un « **Arrêté modifiant l'arrêté du 26 novembre 2020 rectificatif fixant les modalités d'octroi d'une subvention à toute personne physique pour l'achat d'un vélo ou d'un kit électrique adaptable** et l'arrêté du 1^{er} octobre 2020 fixant les modalités d'octroi d'une subvention aux employeurs pour l'achat d'un vélo de service », afin de donner un coup d'accélérateur aux primes vélo et à la mobilité cyclable en général, particulièrement dans le contexte de la crise du Covid-19.

Les modifications principales apportées aux primes vélo citoyens furent les suivantes :

- Mesure prolongée pour les vélos achetés jusque fin 2024 ;
- Majoration des primes pour les personnes avec faible revenu et/ou membres d'une famille monoparentale ou nombreuse (pour les achats postérieurs au 30 août 2021) ;
- Majoration des primes pour les vélos-cargos (pour les achats postérieurs au 30 août 2021) ;
- Eligibilité de tous les modèles de vélos, en ce compris les VTT électriques ;
- Eligibilité également des speed-pédélec (pour les achats postérieurs au 30 août 2021) ;
- Suppression de l'éligibilité des kits électriques adaptables.

Refinancement

Au vu du succès rencontré par les primes vélos, le Gouvernement wallon décidait, en octobre 2023, de consacrer un budget supplémentaire d'un million d'euros aux primes vélo en faveur des particuliers. L'objectif étant de pouvoir satisfaire l'ensemble des demandes qui seraient introduites jusqu'à la fin de l'année 2024.

Cette décision portait le **budget total** dévolu aux primes vélo citoyens à **4 millions d'euros**.

Les primes vélo en pratique

Depuis le 19 janvier 2021, les demandes de primes peuvent être introduites **en ligne** via la plateforme **monespace.wallonie.be**.

Celle-ci est mise à disposition de l'administration (en l'occurrence le SPW MI – Direction de la Planification de la Mobilité – Cellule Mobilité active – Equipe primes vélo) par le SPW Digital (Secrétariat général), et a pour vocation générale de simplifier les démarches administratives, en les centralisant et en les dématérialisant.

L'utilisateur, qui doit au préalable s'identifier sur la plateforme (au moyen de sa carte d'identité électronique et d'un lecteur de carte, ou via l'application It's me ou encore via un code de sécurité reçu par sms), a accès à une série de formulaires, dont celui relatif à la prime vélo citoyens.

Le formulaire est construit de telle manière que l'utilisateur sait, en fonction des réponses qu'il fournit aux questions posées et qui varient selon sa situation personnelle et son vélo, quels documents justificatifs il doit charger sur la plateforme, ainsi que le montant théorique auquel il peut prétendre.

À tout moment, **l'utilisateur peut connaître l'état d'avancement de son dossier** en fonction du statut qui lui est attribué, à savoir : **1) Dossier réceptionné ; 2) Dossier en traitement, 3) Dossier clôturé**. Chaque fois qu'une action est prise par l'administration à l'égard d'un dossier, une notification est automatiquement envoyée par mail à l'utilisateur (changement de statut du dossier, demande de renseignement complémentaire...).

Enquête en ligne – « Prime vélo de la Wallonie - Un incitant utile ? »

Entre le **21 décembre 2023 et le 9 janvier 2024**, une enquête a été menée auprès des usagers ayant vu leurs demandes de prime validées par l'administration, soit une population de 9005 personnes. **3095 réponses** ont été données, ce qui représente un **taux de réponse de 34,37 %** et une marge d'erreur d'1 % pour un intervalle de confiance de 95 %.

L'enquête consistait en un **formulaire en ligne** (Office form), contenant une soixantaine de questions, dont l'objectif était de **mesurer l'impact du dispositif des primes vélo** en tant qu'incitant au transfert modal, en recueillant des données :

- objectives : informations factuelles fournies par les répondants ;
- subjectives : avis et ressentis exprimés par les répondants.

Parallèlement, l'enquête visait à recueillir des informations plus généralistes en matière de mobilité, dans le but notamment d'alimenter l'Observatoire des Modes actifs en cours de construction (mesure prévue dans les Plans d'actions Wallonie cyclable et Wallonie piétonne 2030).

Objectif du présent rapport

Le présent rapport s'attache à dresser un **bilan le plus objectif possible** des primes vélo citoyens, trois ans après leur lancement :

- en présentant **les données recueillies par l'administration au travers des dossiers** des usagers ;
- en confrontant ces données avec les **résultats de l'enquête** énoncée ci-avant.

Bilan chiffré au 23/04/2024

Chiffres globaux

Situation générale

En date de ce rapport, **12 845 dossiers ont été introduits**, dont 11 029 ont été clôturés par l'administration (dossiers validés ou refusés). Cela représente un taux de traitement de 86 % des dossiers introduits.

9990 dossiers ont été validés, soit 91 % des dossiers clôturés et 78 % de l'ensemble des dossiers reçus.

70 % du budget a été consommé, soit 2,8 millions d'euros sur un total de 4 millions d'euros.

Les primes octroyées s'élèvent en moyenne à **279 €**.

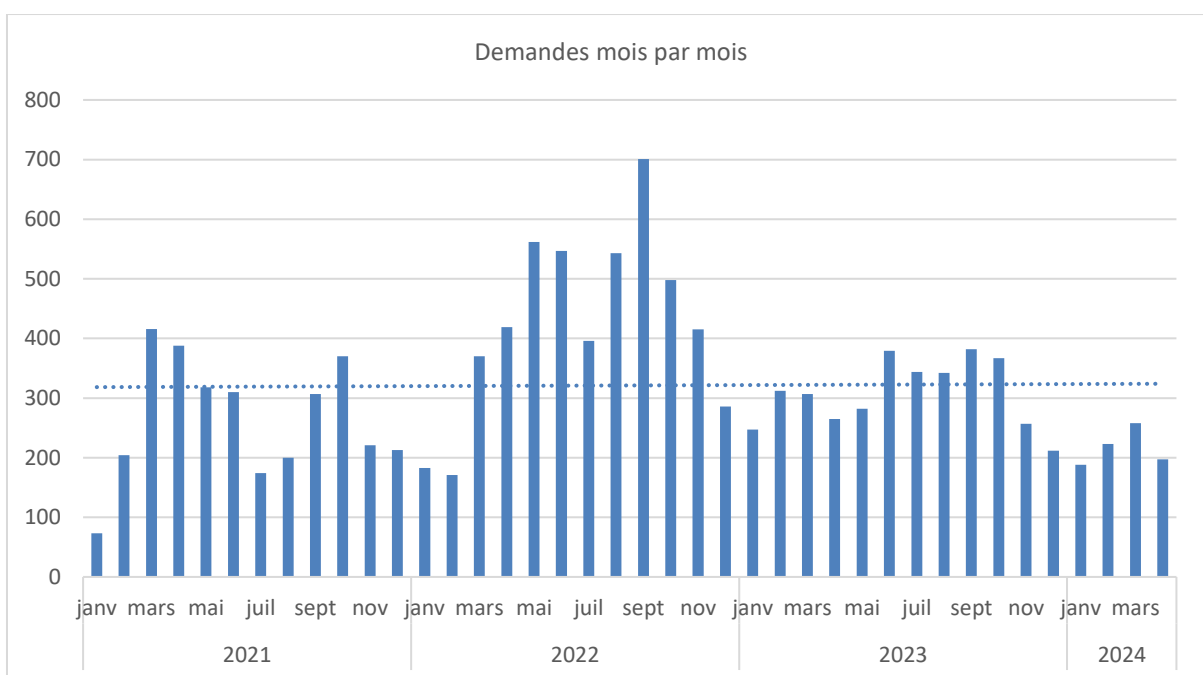
Dossiers introduits	Dossiers clôturés	% dossiers clôturés (sur dossiers introduits)	Dossiers en attente (à traiter ou en traitement)	% dossiers en attente (sur dossiers introduits)	Dossiers validés	% dossiers validés (sur dossiers clôturés)	Dossiers refusés	% dossiers refusés (sur dossiers clôturés)	Budget consommé sur 4 000 000 € (primes validées payées ou en attente de paiement)	Montant moyen par dossier validé	
12845	11029	85,86%	1816	14,14%	9990	90,58%	1039	9,42%	2.786.872,91 €	69,67%	278,97 €

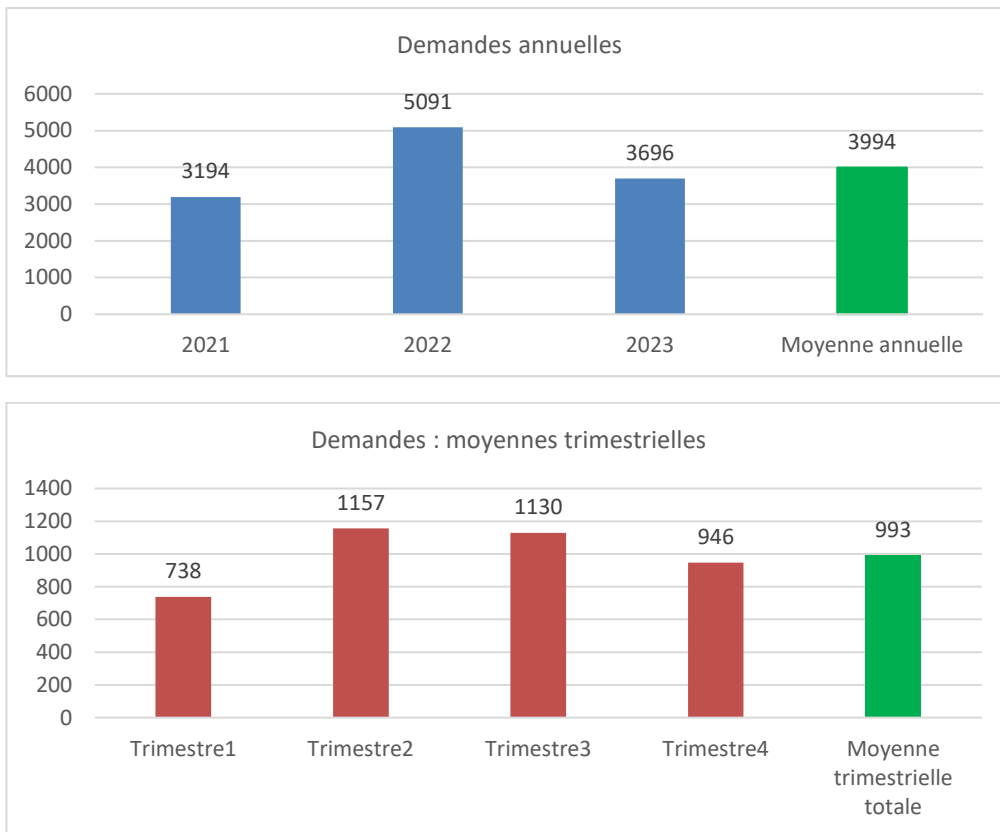
Comparatif par année

Année	Dossiers introduits	Dossiers introduits/jour	Dossiers clôturés	Dossiers clôturés/jour	Dossiers validés	Dossiers validés/jour	Montant dossiers validés	Montant moyen/dossier validé
2021	3194	9,2	3025	8,7	2730	7,9	640.906,11 €	234,76 €
2022	5091	13,9	2517	6,9	2272	6,2	654.347,52 €	288,01 €
2023	3696	10,1	4484	12,3	4046	11,1	1.205.660,07 €	297,99 €
2024	864	7,6	1003	8,8	942	8,3	285.959,21 €	303,57 €
TOTAL	12845	10,8	11029	9,3	9990	8,4	2.786.872,91 €	278,97 €

Rythme de demande – Usagers

En moyenne, depuis le lancement du dispositif, le nombre de dossiers introduits s'élève à **10,8 par jour calendrier**, soit environ 330 dossiers par mois ou **4000 par an**. Le rythme d'introduction des demandes est toutefois fluctuant, avec une tendance à la **hausse au printemps et en été** (trimestres 2 et 3) : 36 % plus élevé au printemps-été qu'en automne-hiver. Septembre 2022 est le mois qui a enregistré le plus de demandes (701 dossiers introduits).





L'année 2022 se distingue par un nombre de demandes 27 % plus élevé que la moyenne annuelle.

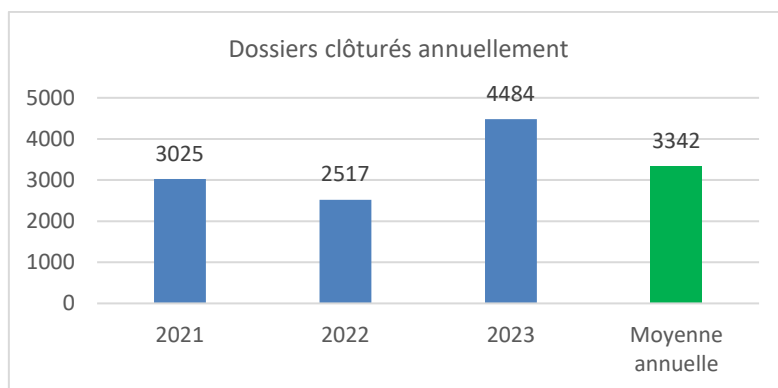
Il est difficile de dégager une cause unique quant au succès particulier rencontré en 2022. Plusieurs facteurs peuvent être identifiés :

- Suite à la modification du dispositif à la fin de l'été 2021 (AGW 28/08/21), **la visibilité des primes s'est faite plus grande** (communications du Ministre ainsi que de l'administration, communications spontanées des médias...) et le dispositif a pu être perçu comme plus avantageux, ce qui était d'ailleurs l'objectif de cette modification ;
- Deux campagnes de l'administration peuvent être identifiées – outre les communications générales et récurrentes via réseaux sociaux, sites internet, réseaux de partenaires... – :
 - Au printemps 2022, une campagne ciblée auprès de 38 vélocistes qui s'étaient montrés intéressés : des affiches et flyers faisant la publicité des primes vélo leur ont été envoyés. Le pic des demandes s'observe justement en été, peu après cette campagne ;
 - En octobre 2021, des spots radio et des bannières web ont été diffusés via les canaux de la RTBF. Un effet retard de cette campagne, au printemps-été 2022, est possible mais peu évident ;
- Suite à la pandémie de Covid-19, le marché du vélo avait été mis sous tension en 2020 et 2021, l'offre ayant beaucoup de difficulté à suivre la forte demande (pénurie de matières premières, de pièces et de main-d'œuvre, problèmes de transport). En 2021, selon les chiffres de Traxio, le marché du vélo avait même fléchi d'1,2 % par rapport à 2020. **En 2022, toujours selon Traxio, le marché a bondi de 19 %** : la hausse des primes s'explique certainement en partie par la hausse du nombre de vélos achetés par les particuliers, en raison de la capacité retrouvée du marché à répondre à la demande. En résumé : en 2022, le marché a permis de fournir davantage de vélos qu'en 2021, ce qui s'est mécaniquement répercuté sur le nombre de primes demandées.

Rythme de traitement – Administration (SPW MI - DPM)

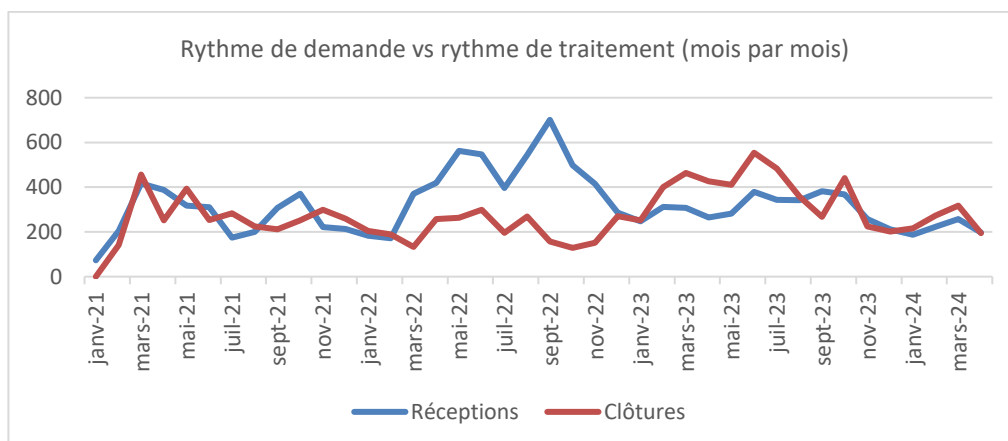
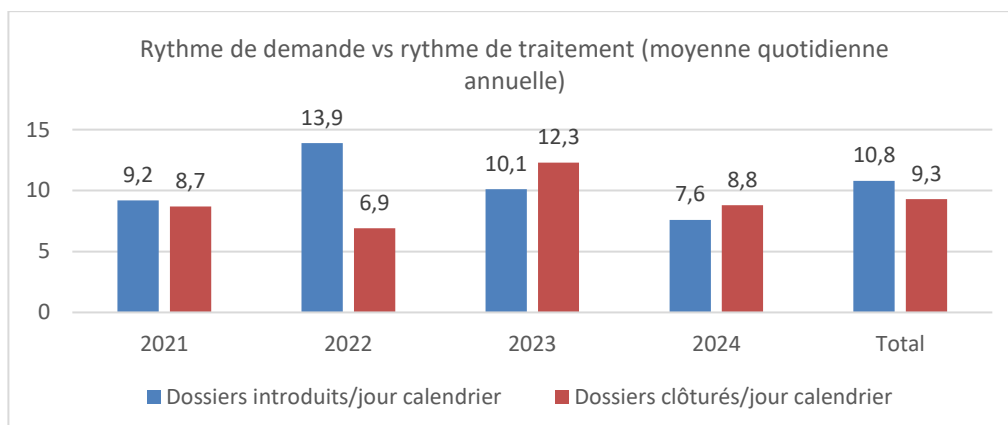
En moyenne, depuis le lancement du dispositif, le nombre de dossiers clôturés par l'administration (dossiers validés ou refusés) s'élève à **9,3 par jour calendrier, soit environ 280 dossiers par mois, ou 3400 par an**. Si l'on tient compte uniquement des dossiers validés, ceux-ci s'élèvent à 8,4 par jour calendrier.

L'année **2023** présente une performance de 33 % supérieure à la moyenne, avec **12,3 dossiers clôturés par jour calendrier**.



Ce rythme plus élevé s'explique par :

- Le renforcement de l'équipe prime vélo qui comptait trois agents à temps plein en 2023 ;
- Une plus grande maîtrise des procédures (notamment WBFIN-SAP), acquise avec l'expérience.



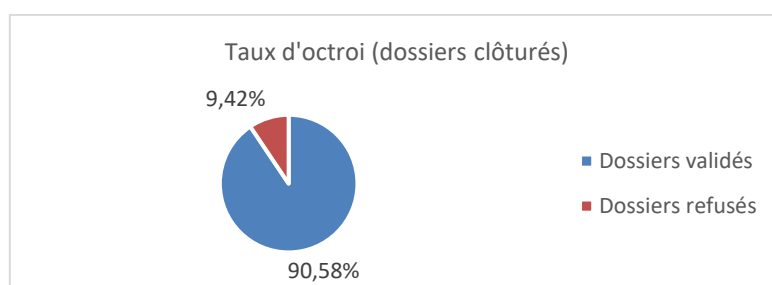
Le découplage entre le rythme de traitement (globalement plus faible) et le rythme de demande (globalement plus élevé) **explique l'arriéré en date du présent rapport. Celui-ci s'élève à 1816 dossiers** non clôturés (dossiers en attente de traitement ou en cours de traitement), soit 14 % des 12845 dossiers introduits jusqu'à présent.

Toutefois, comme le montre le graphique ci-dessus, **la tendance s'est inversée depuis le début de l'année 2023** (moyenne de 11,5 dossiers clôturés par jour calendrier en 2023-2024), de sorte que **le retard tend à diminuer**.

Ainsi, l'arriéré est passé de plus de 2700 dossiers fin 2022 à un peu plus de 1800 dossiers aujourd'hui, soit **une diminution de 33 %** en un peu moins de 16 mois.

Taux d'octroi

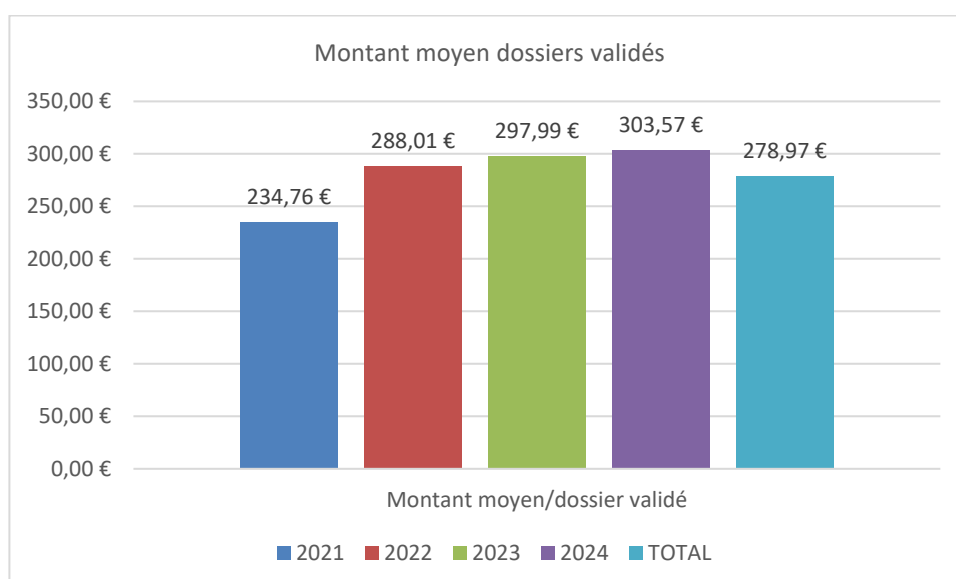
Parmi les 11029 dossiers qui ont été clôturés par l'administration, 9 % se sont vus refusés (dossiers incomplets et demandes de renseignements complémentaires non satisfaites, demandeurs ne remplissant pas les conditions, véhicules autres qu'un vélo...).



Montants

Montant moyen

En moyenne, les primes octroyées s'élèvent à **279 €**.



Le montant moyen a évolué au cours du temps, avec une **hausse suite à la modification du dispositif des primes vélo (AGW 26/08/2021)**.

Etant donné que les deux réglementations coexistent selon la date d'achat du vélo : jusqu'à début 2022, un gros pourcentage des primes octroyées l'étaient encore sous l'ancien régime, moins favorable que le nouveau. Au fur et à mesure du temps, ce pourcentage a diminué et la prime moyenne a augmenté pour passer d'un montant moyen de l'ordre de 235 € sous l'ancien régime à un montant moyen de l'ordre de **295 € sous le nouveau régime**.

Montant par type de vélo

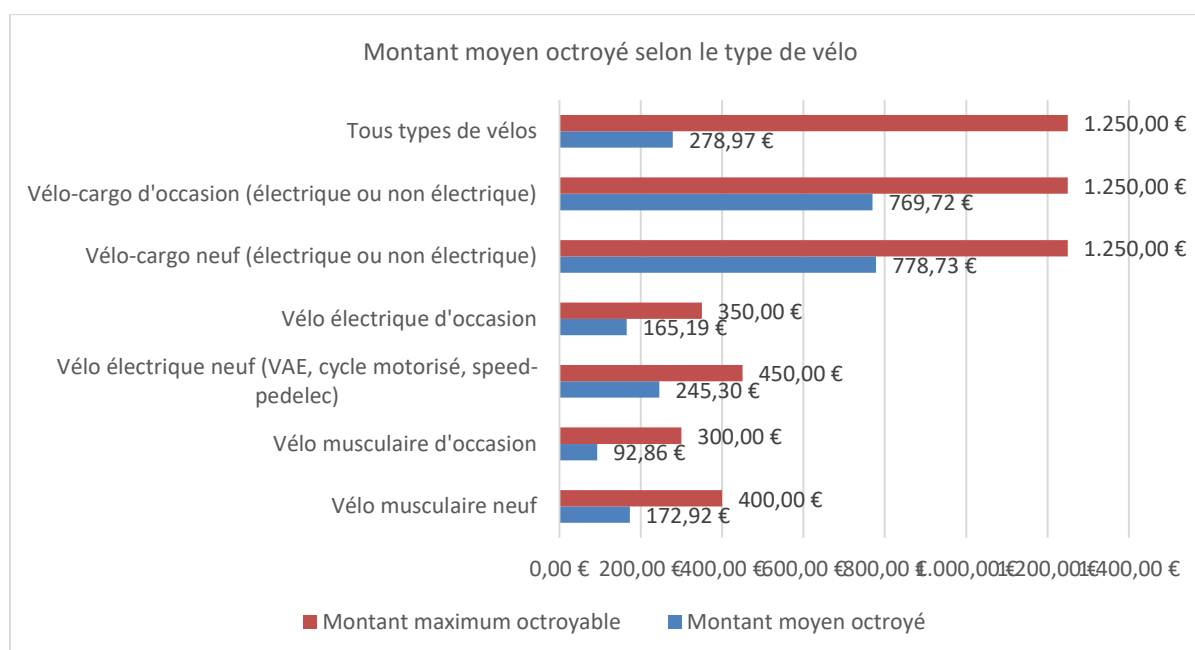
Le graphique suivant ventile les montants des primes selon le type de vélo (toutes primes confondues, ancien et nouveau régimes). Il compare également ces montants avec les montants maximaux (plafonds) prévus réglementairement pour chaque type de vélo.

Pour rappel : la prime s'élève à maximum 20 %, 30 % ou 40 % du prix d'achat du vélo TVA comprise, avec des plafonds allant jusqu'à 1250 €. Le calcul de la prime dépend de :

- **la date d'achat** : les conditions applicables sont en effet différentes selon que le vélo a été acheté avant ou après le 31 août 2021 (AGW initial ou AGW modificatif applicable) ;
- **le type d'achat** : vélo neuf ou d'occasion ;
- **le type de vélo** : vélo musculaire (= non électrique), électrique, vélo-cargo, speed-pédelec ;
- **la situation du demandeur** : des majorations sont prévues pour les personnes sans emploi, pour les personnes avec un faible revenu (RIG - Revenu Imposable Globalement du ménage inférieur à 32 700 €), ainsi que pour les membres d'une famille nombreuse ou monoparentale.

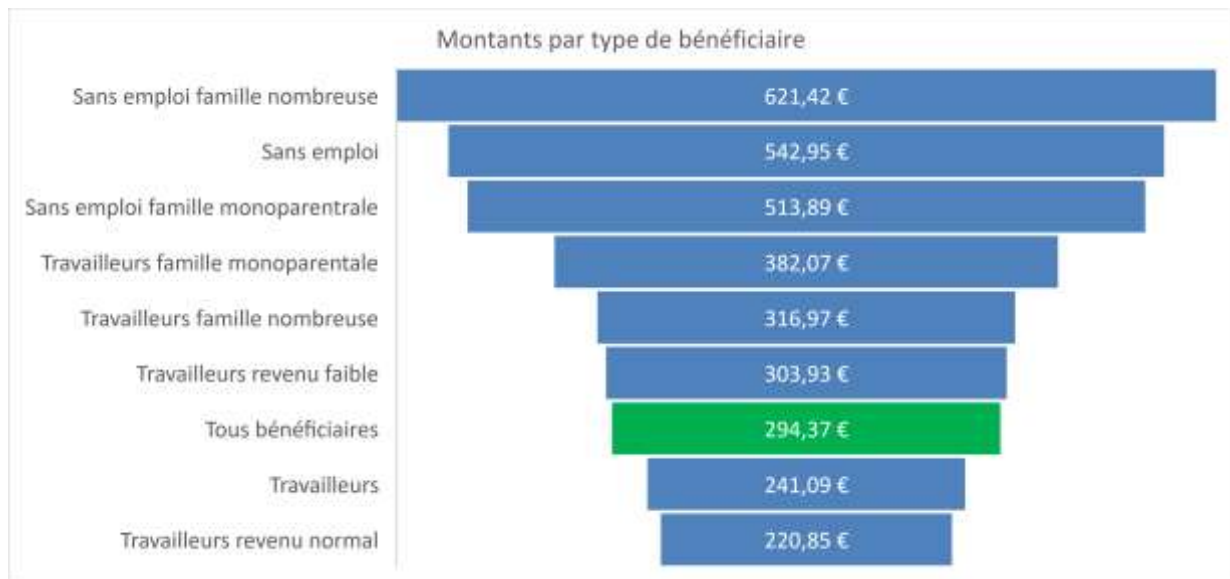
Les deux tableaux suivants permettent de calculer le montant de la prime : [cliquer sur le lien pour accéder aux tableaux](#).

Précision relative au graphique ci-dessous : la catégorie « vélos-cargos » reprend aussi bien des vélos-cargos électriques que non électriques ; quant à la catégorie « vélos électriques », elle reprend les VAE (< 250 Watts), les vélos motorisés (≤ 500 Watts) et les speed-pédelecs (≤ 4000 Watts), tous modèles confondus à l'exception des vélos-cargos.



Montant par type de bénéficiaire

Le graphique ci-dessous montre les montants moyens octroyés selon la situation du bénéficiaire¹. Ces chiffres concernent uniquement les primes octroyées en vertu du **nouveau régime** (AGW 26/08/21).



De manière générale, les personnes sans emploi ont reçu une prime 1,84 fois plus élevée que la moyenne et 2,25 fois plus élevée que les personnes utilisant le vélo pour leurs trajets domicile-travail.

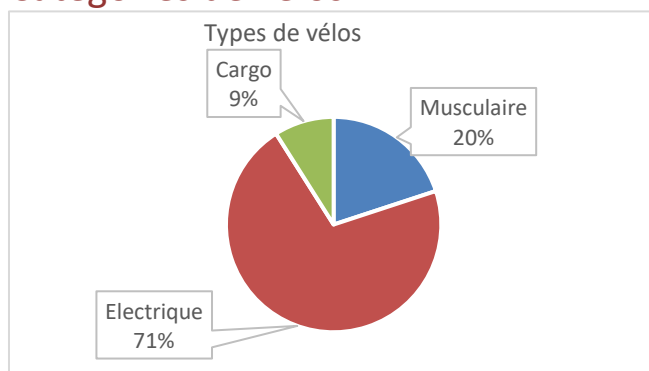
Nombre de primes octroyables

En tenant compte du budget total alloué (4 millions d'euros), du nombre de demandes de primes validées jusqu'à présent, ainsi que des montants moyens évoqués ci-dessus, on peut estimer que **le nombre de primes octroyables jusqu'à épuisement du budget tourne autour de 14 000**.

Vu le taux de refus moyen de 9,42 %, on peut considérer qu'entre 15 500 et 16 000 primes pourront être réceptionnées avant épuisement du budget.

Typologie des vélos

Catégories de vélos



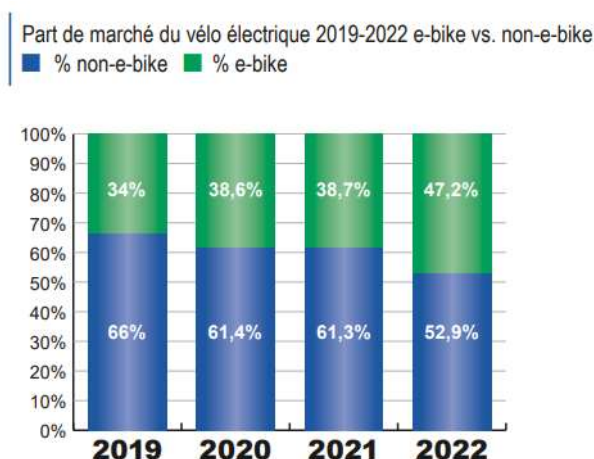
La **majorité** des vélos (71 %) sont des **vélos avec assistance électrique**.

¹ Toutes les sous-catégories n'ont pas été incluses dans le graphique : un travailleur membre d'une famille nombreuse ou d'une famille monoparentale peut être catégorisé aussi bien comme ayant un revenu normal ou un revenu faible.

Une proportion importante des vélos-cargos étant aussi équipés d'une assistance électrique, **la part totale des vélos avec assistance électrique approche plutôt les 80 %**.

L'**enquête usagers** semble le confirmer puisque **78 % des répondants ont déclaré avoir reçu une prime pour un vélo équipé d'une assistance électrique** (tous modèles confondus).

Il y a donc une nette surreprésentation (+69 %) des vélos électriques, par rapport à la part de ceux-ci dans le marché belge du vélo tel qu'illustré dans le graphique suivant (Traxio, « Le marché du vélo en Belgique en 2022 »).



Parmi les vélos électriques ayant fait l'objet d'une prime, on retrouve **95,52 % de VAE** (vélos à assistance électrique < 250 Watts), 1,90 % de vélos motorisés (≤ 500 Watts) et **2,58 % de speed-pédélecs** (≤ 4000 Watts).

Selon les chiffres de Traxio, les speed-pédélecs ont compté pour 5,4 % de part du marché des vélos électriques en Belgique en 2022, avec toutefois de grosses disparités régionales : les speed-pedelecs « wallons » (694 unités) ne représentant que 3,9 % de l'ensemble des speed-pedelecs immatriculés en Belgique en 2022 (17 793 unités). Les speed-pédélecs wallons représenteraient donc seulement 0,21 % des vélos électriques et 0,10 % de l'ensemble des vélos vendus en Belgique en 2022.

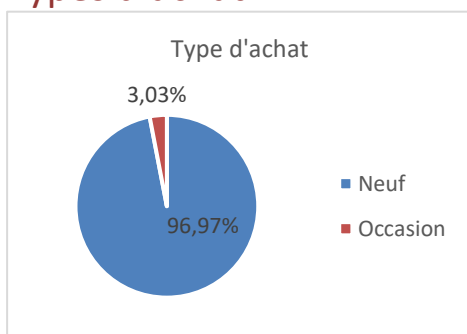
Le rapport de Traxio ne ventile pas les ventes de vélos par région, nous ignorons donc la part que représentent les speed-pédélecs dans le marché spécifiquement wallon. On peut toutefois tenter de calculer approximativement la part de la Wallonie dans le marché national du vélo, qui serait autour de 20 % (en se basant sur la répartition de la population belge et sur le taux de possession de vélos par ménage : de l'ordre de 2 vélos en Flandre, 1 en Wallonie et 0,7 à Bruxelles, selon les enquêtes sur le budget des ménages du SPF Economie). Cela nous permet d'estimer le nombre de vélos vendus en Wallonie en 2022 (environ 139 174 unités dont 65 690 vélos électriques) et de le comparer au nombre de speed-pédélecs immatriculés en Wallonie en 2022 (694 unités).

Ce qui porterait la part des speed-pédélecs dans le marché wallon autour de 0,5 % de l'ensemble des vélos et autour d'1,1 % des vélos électriques vendus en Wallonie.

Dès lors, dans les primes vélo, les speed-pédélecs seraient 3,66 fois plus représentés que dans le marché du vélo wallon (1,83 % des primes contre 0,5 % des vélos vendus en 2022). Et ce alors que les speed-pédélecs ne sont éligibles qu'en vertu du nouveau régime (AGW 26/08/21).

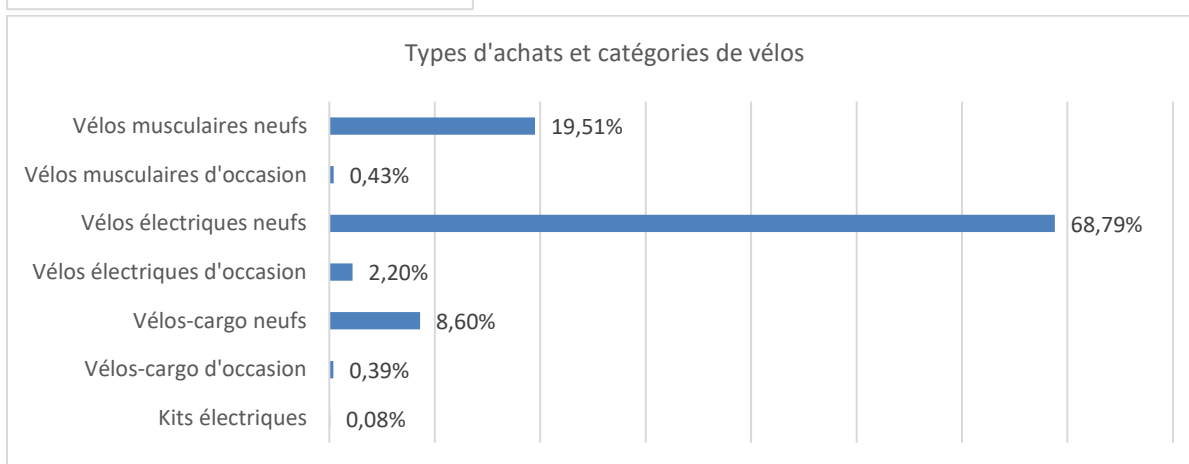
Cette surreprésentation s'expliquerait le plus probablement par le grand potentiel utilitaire des **speed-pedelects**, notamment en remplacement d'une voiture, conformément à l'objectif poursuivi par la prime vélo.

Types d'achat



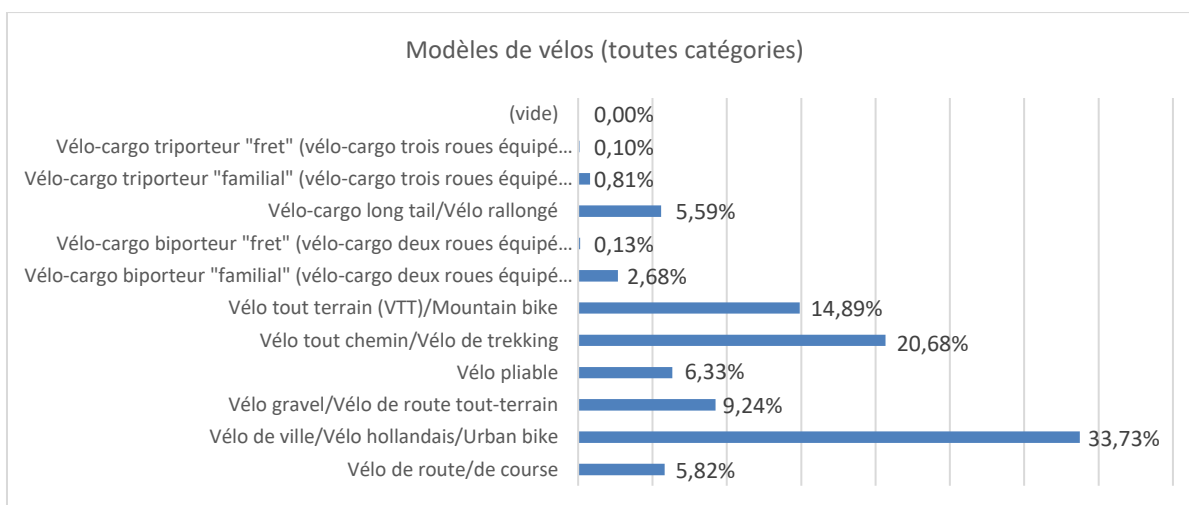
L'écasante majorité des vélos ont été achetés **neufs**. Seuls **3,03 % l'ont été d'occasion**.

Au sein de toutes les catégories de vélos, celle qui compte la plus grande proportion d'occasions est la catégorie des vélos-cargos (4,40 %), contre 3,11 % pour la catégorie « vélos électriques » et 2,15 % pour la catégorie « vélos musculaires ».



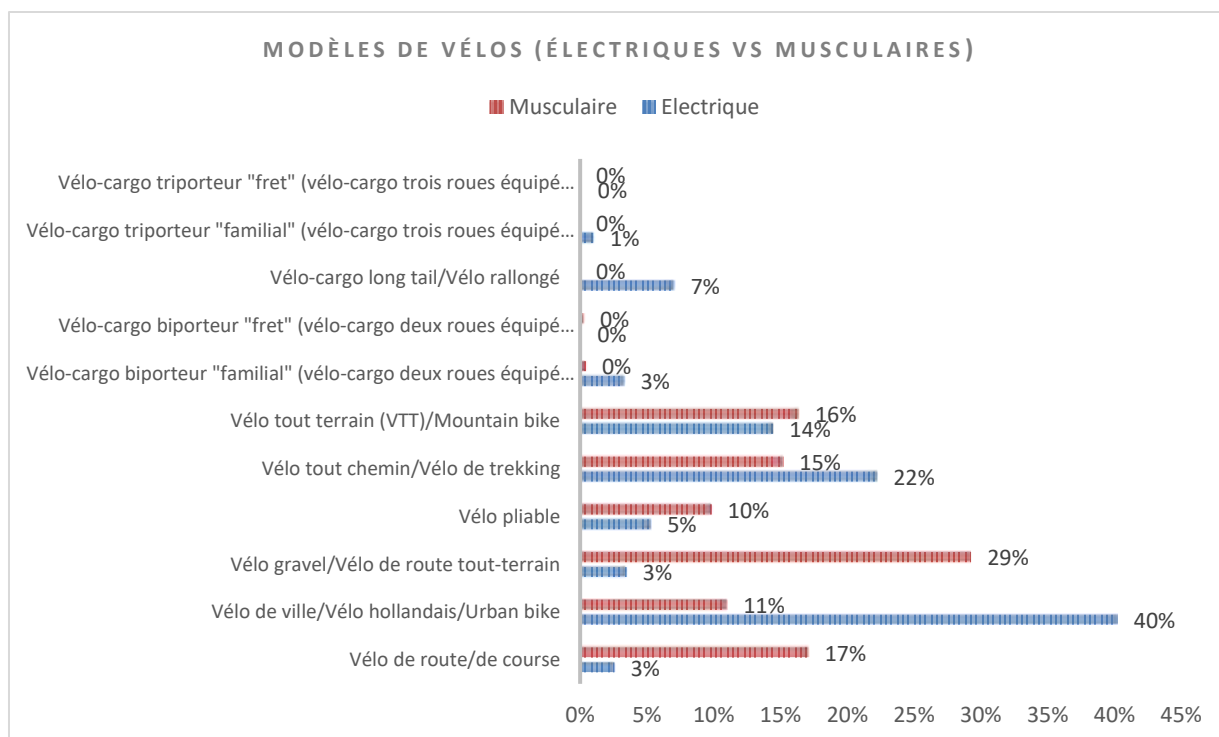
Modèles de vélos

L'enquête usagers nous permet d'en savoir davantage sur les **modèles de vélos** ayant fait l'objet d'une prime. Si l'on exclut les modèles sportifs (VTT, vélos de route, gravels), **la majorité des vélos (70 %) correspondent à des modèles « utilitaires »** (49 % de vélos de ville, vélos-cargos et vélos pliables) **ou « mixtes »** (21 % de VTC).

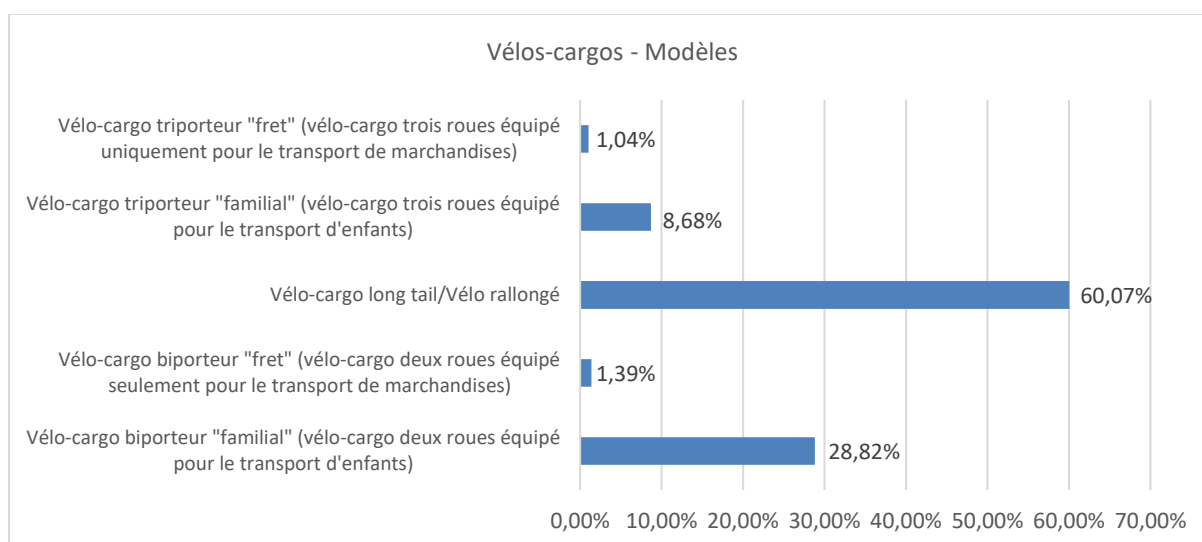


Au sein de la catégorie « vélos musculaires », les **modèles sportifs** (VTT, vélos de route, gravels) représentent la **majorité des vélos** (62 %).

Les vélos-cargos comptent pour 9,31 % des vélos. La **quasi-totalité (97,22%) des vélos-cargos sont électriques**.

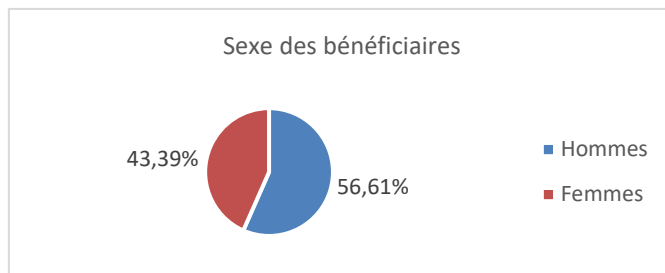


Au niveau des **modèles de vélos-cargos**, on retrouve une **majorité de « long tails »** (60 %), et une écrasante majorité de vélos-cargos familiaux (97,6 %) si on regroupe dans cette catégorie les vélos long tails, les bi-porteurs familiaux et les triporteurs familiaux.

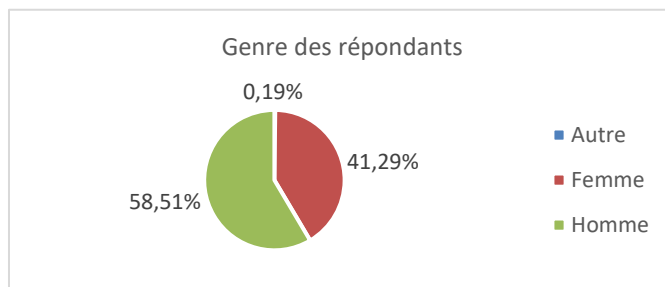


Typologie des bénéficiaires

Sexe

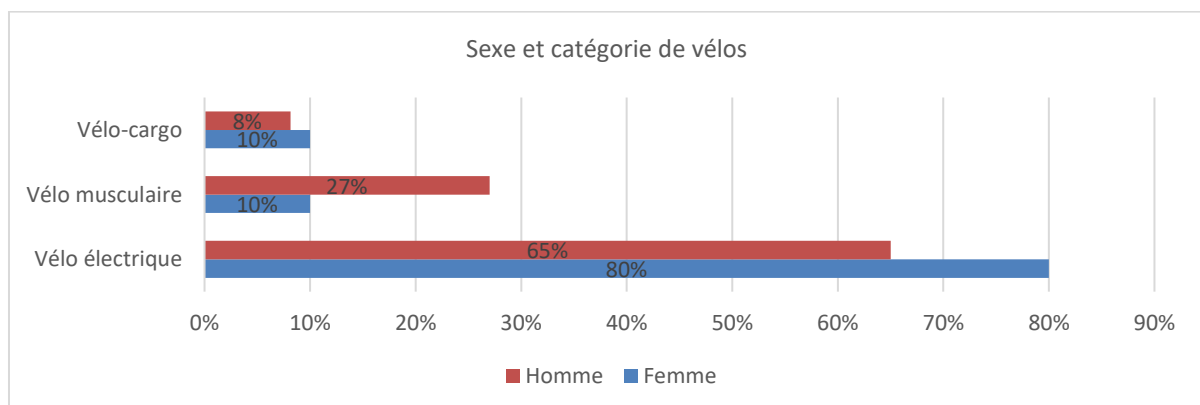


Les hommes (56,61%) sont surreprésentés par rapport aux femmes au sein des bénéficiaires, alors qu'ils constituent moins de la moitié de la population wallonne (48,93 % - Statbel, 01/01/22). La surreprésentation est de +16 %.

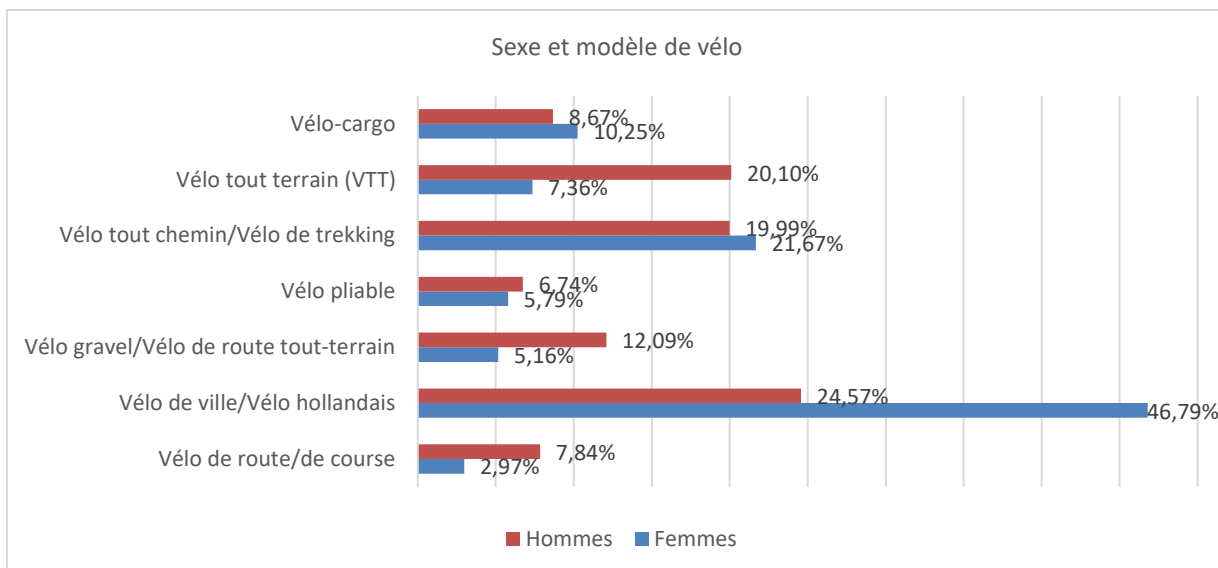


Dans le cadre de l'enquête usagers, la surreprésentation des répondants s'identifiant comme hommes (58,51 %) est encore plus élevée.

En ce qui concerne les catégories de vélos, **les femmes ont acheté davantage de vélos électriques que les hommes (80 % contre 65 %) :**

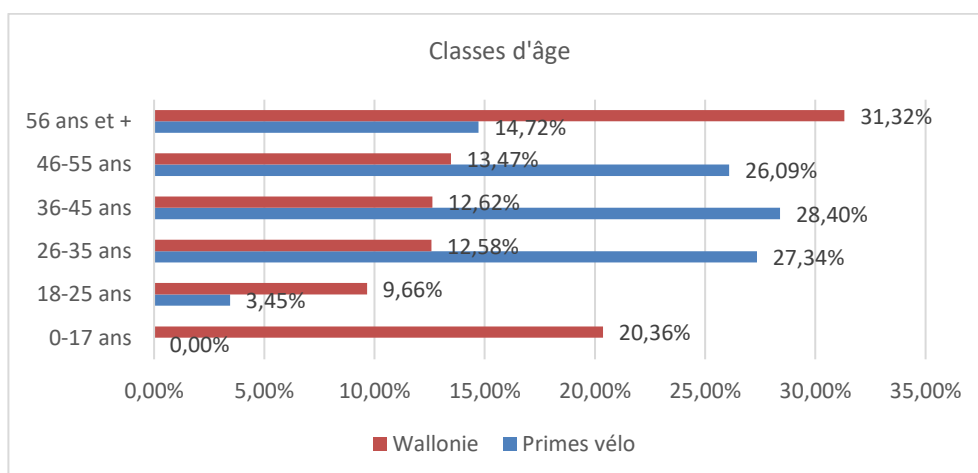


L'enquête usagers nous apprend, en outre, que **les femmes ont acheté plus souvent un modèle utilitaire (63 % de vélos de ville, cargos ou pliables) que les hommes (40 % de vélos de ville, cargos ou pliables).**



Age

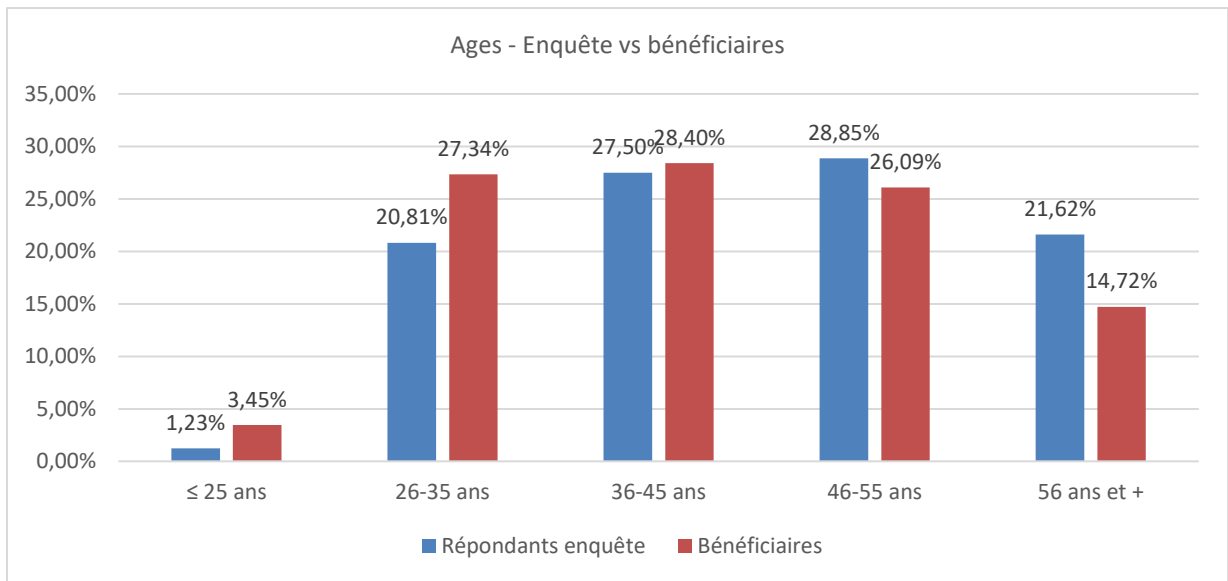
Les 26-55 ans sont logiquement surreprésentés parmi les bénéficiaires puisqu'ils constituent l'essentiel de la population active. Or les actifs (occupés ou inoccupés) sont la cible principale des primes vélos.



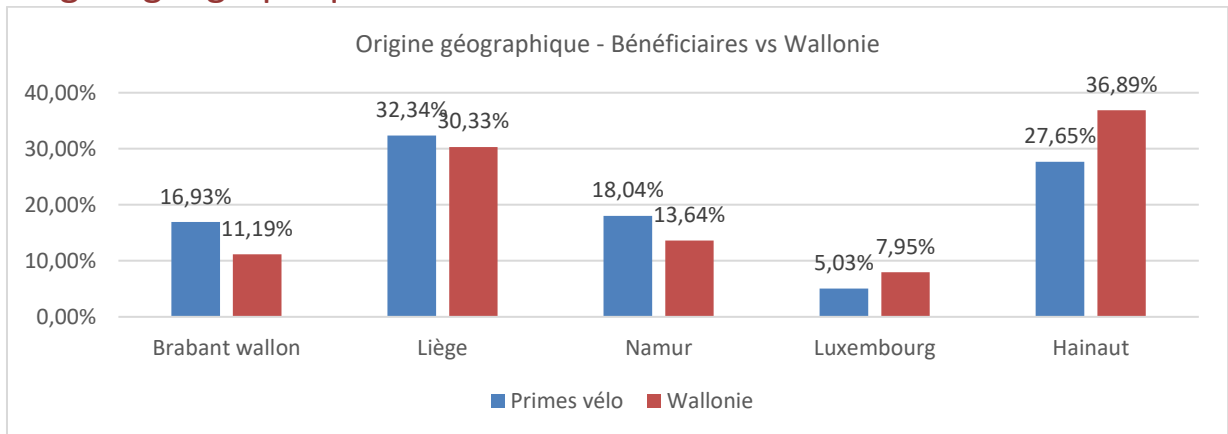
Les données « population Wallonie » sont issues de Statbel (population au 01/01/2022).

En ce qui concerne l'enquête usagers, la répartition par classes d'âge est un peu différente : les moins de 35 ans y sont sous-représentés par rapport à la population des primes vélo, contrairement aux plus de 56 ans. Les aînés seraient-ils plus enclins à répondre à ce type d'enquête ?

L'enquête usagers nous apprend également que la catégorie des plus de 65 ans (non spécifiée dans le graphique ci-dessus) représente 1,45 % des répondants, soit l'équivalent des moins de 25 ans (1,23 %).

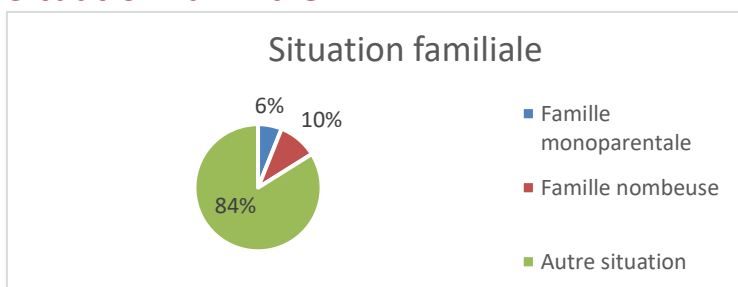


Origine géographique



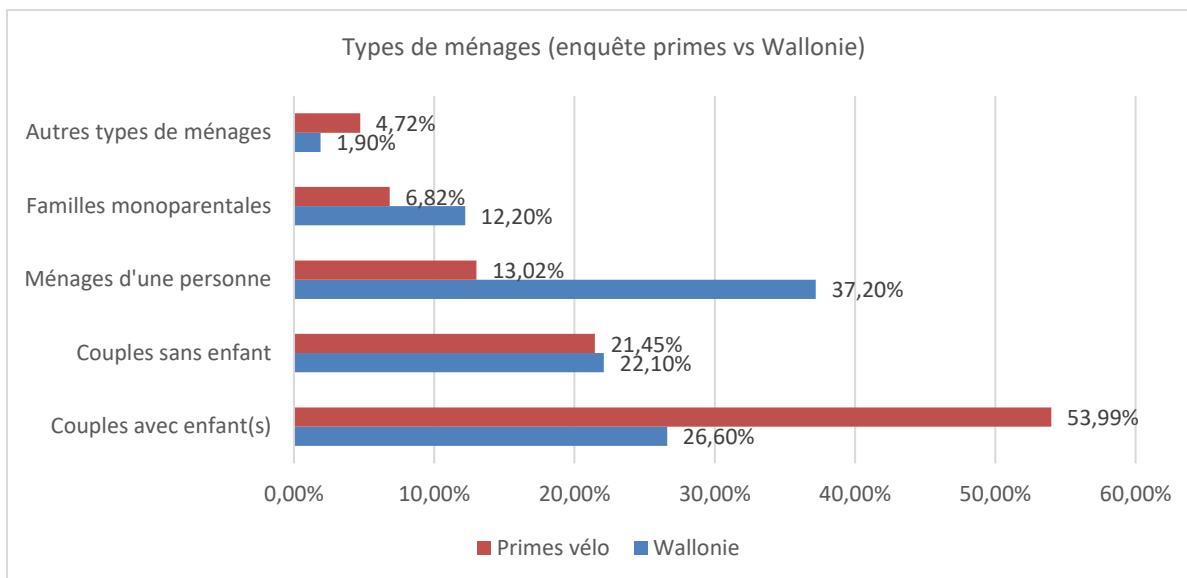
Les provinces de Namur et du Brabant wallon sont surreprésentées, au contraire des provinces de Hainaut et de Luxembourg (source : Statbel, population Wallonie au 01/01/2022).

Situation familiale

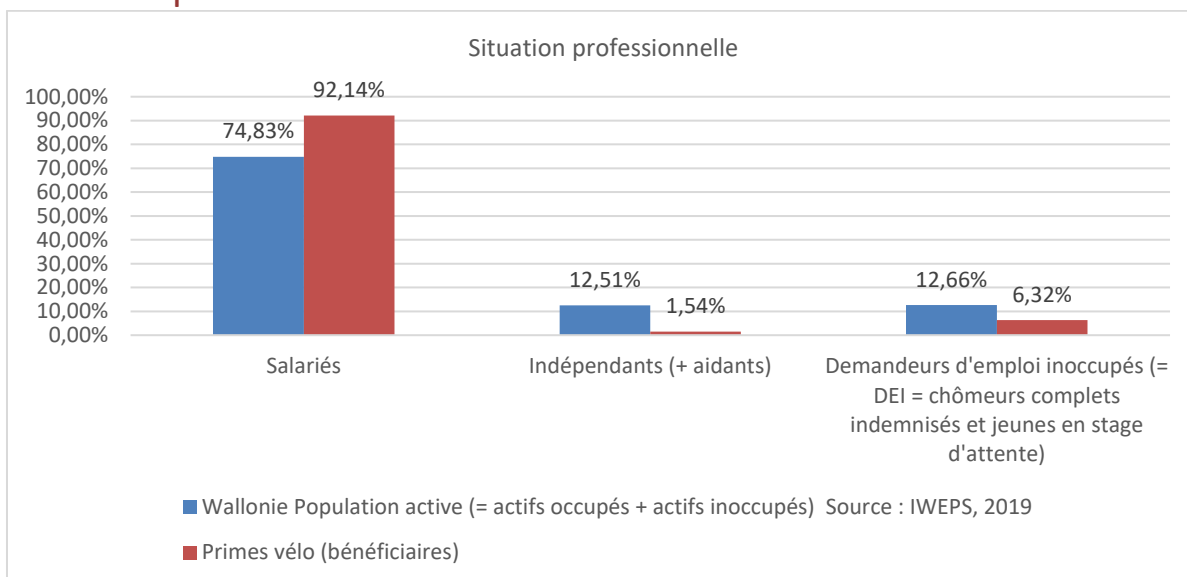


16% des bénéficiaires ont reçu une prime majorée en tant que membres d'une **famille monoparentale** ou d'une **famille nombreuse**.

L'**enquête usagers** nous en apprend davantage sur la typologie des ménages. En regard de la répartition des ménages privés wallons (source : Iweps selon données Statbel au 01/01/2023), **les couples avec enfants sont très surreprésentés** (x 2), contrairement aux ménages d'une personne (÷ 3) et aux familles monoparentales (÷ 2).



Situation professionnelle



Les **demandeurs d'emploi semblent sous-représentés** parmi les bénéficiaires des primes vélo. Or, les personnes « sans emploi et en recherche d'emploi » sont, avec les travailleurs, la cible principale du dispositif, et la réglementation prévoit l'octroi de montants plus importants pour ce type de bénéficiaires.

²

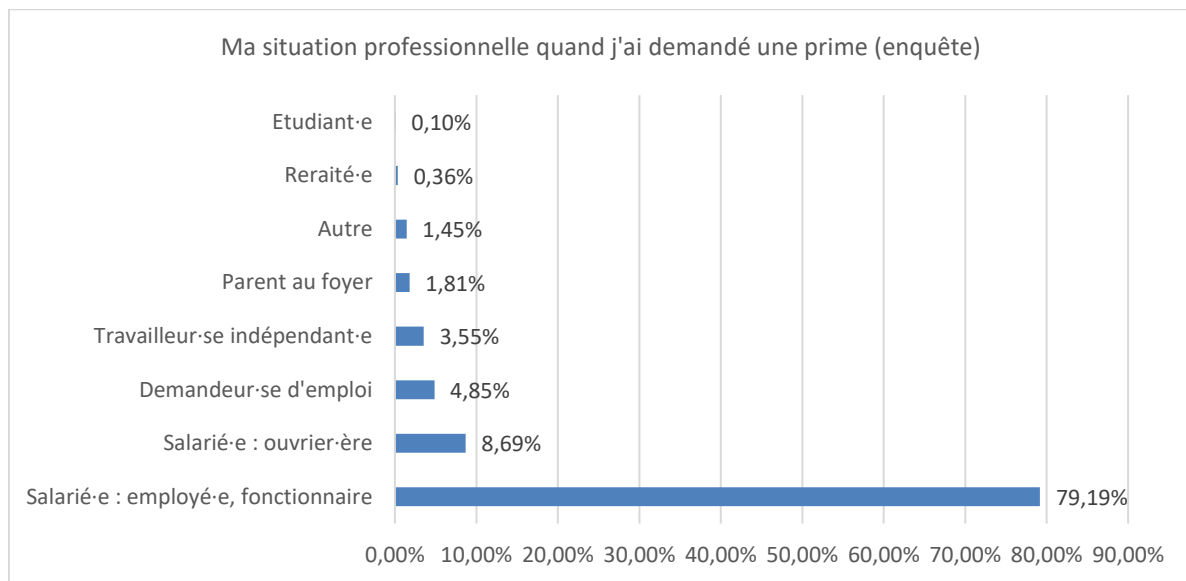
²Le graphique ci-dessus est à prendre avec beaucoup de prudence, pour les raisons suivantes :

- Les données de l'IWEPS sont elles-mêmes présentées comme ayant des « limites » ;
- On postule que 100% des bénéficiaires de la prime vélo sont des actifs (occupés ou inoccupés), ce qui n'est pas totalement exact. En effet, certains bénéficiaires d'une prime pour un vélo-cargo ne sont pas des actifs, puisque l'octroi d'une prime pour un vélo cargo n'est pas conditionné à un usage domicile-travail ou de recherche d'emploi. Ce sera le cas notamment d'un retraité ou de toute personne « en âge de travailler » mais qui ne peut être considérée, en raison de sa situation particulière, comme faisant partie des actifs (inoccupés ou occupés). Or les bénéficiaires de primes pour un vélo-cargo sont d'office repris dans nos statistiques soit comme « sans emploi » s'ils le justifient pour obtenir une majoration, soit comme « travailleurs » s'ils ne le justifient pas ;

En ce qui concerne la sous-représentation des travailleurs indépendants, celle-ci s'explique par le fait que ces personnes ont accès à la prime « vélo de service », souvent plus avantageuse.

L'**enquête usagers** nous permet d'en apprendre davantage sur la situation professionnelle des demandeurs : **91,43 % sont des travailleurs** (salariés ou indépendants) et, parmi les travailleurs, une grosse majorité est constituée d'employés ou de fonctionnaires (seuls 10 % d'ouvriers et 4 % d'indépendants parmi les travailleurs). En outre, seulement **4,85 % des répondants étaient demandeurs d'emploi au moment de leur demande de prime**, ce qui confirme la **sous-représentation de cette catégorie**.

Ainsi, les actifs (occupés et inoccupés) représenteraient plutôt 96,28 % des demandeurs de primes, contre 3,72 % de non actifs (étudiants, parents au foyer, retraité·e·s, autres).

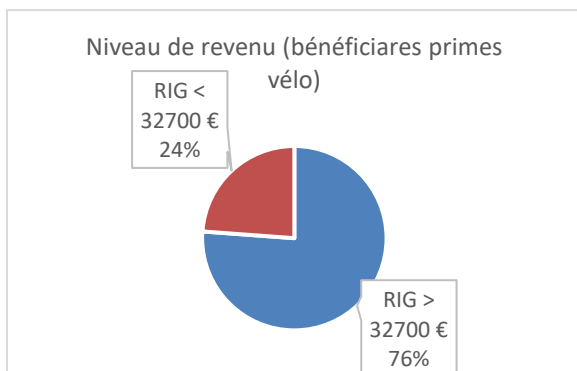


Revenu

Une majoration de la prime est prévue pour les membres d'un ménage ayant un revenu imposable globalement (RIG) du ménage inférieur à 32 700 €. **Un quart des bénéficiaires (24 %) ont bénéficié de cette majoration pour « faible revenu »**. Précisons que les personnes ayant sollicité une prime en tant que demandeurs d'emploi ne peuvent pas solliciter en plus une majoration en tant que membres d'un ménage avec un RIG faible.

La proportion de 24 % de bénéficiaires membres d'un ménage avec RIG inférieur à 32 700 € est donc probablement inférieure à la réalité, quoique dans une moindre mesure étant donné la faible proportion de demandeurs d'emploi parmi l'ensemble des bénéficiaires.

- Un chômeur en incapacité de travail, à charge de la mutuelle et ayant entamé un parcours de réintégration du marché de l'emploi, peut, moyennant justificatifs, bénéficier d'une prime en tant que « demandeur d'emploi », alors qu'il ne serait potentiellement pas repris comme « DEI » dans les statistiques de l'IWEPS ;
- Un bénéficiaire du RIS en recherche d'emploi peut, moyennant justificatifs, bénéficier d'une prime vélo en tant que « demandeur d'emploi », alors que cette personne ne serait potentiellement pas reprise comme « DEI » dans les statistiques de l'IWEPS.

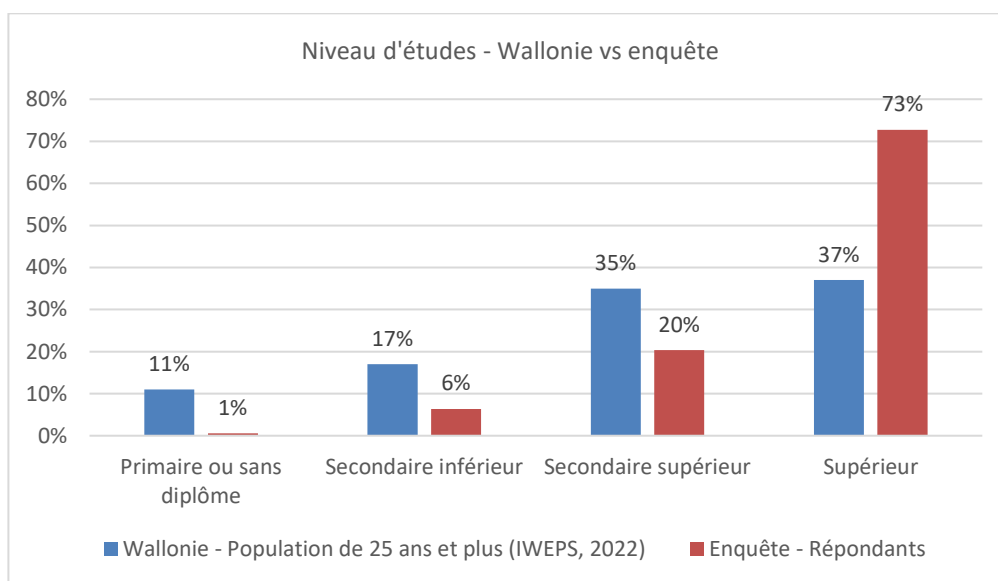


Selon Statbel, 50% des ménages fiscaux wallons ont un revenu net imposable inférieur à 25 193 €³. Nous ne connaissons pas le revenu médian des bénéficiaires des primes vélo, mais nous savons que seuls 24 % ont bénéficié d’une majoration en raison d’un RIG du ménage inférieur à 32 700 €. Dès lors, nous pouvons affirmer que **les ménages à plus faible revenu sont fortement sous-représentés parmi les bénéficiaires des primes vélo.**

Enseignements spécifiques à l’enquête

Niveau d’études

Les personnes disposant d’un **diplôme de l’enseignement supérieur** constituent près de **trois quarts des répondants (73 %)**, alors qu’elles représentent seulement 37 % de la population wallonne de 25 ans et plus (source : IWEPS, 2022). Elles sont donc deux fois plus représentées que dans la population wallonne.



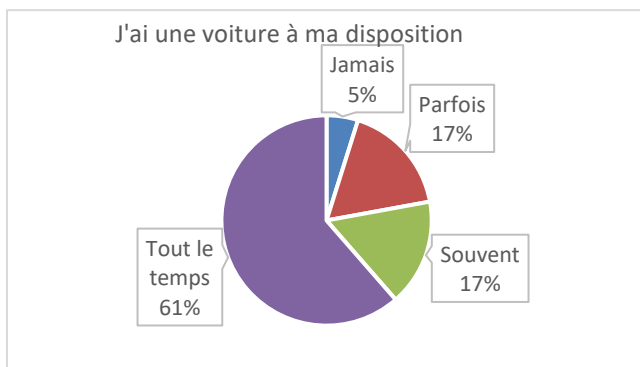
Mobilité en général

Voiture et vélo

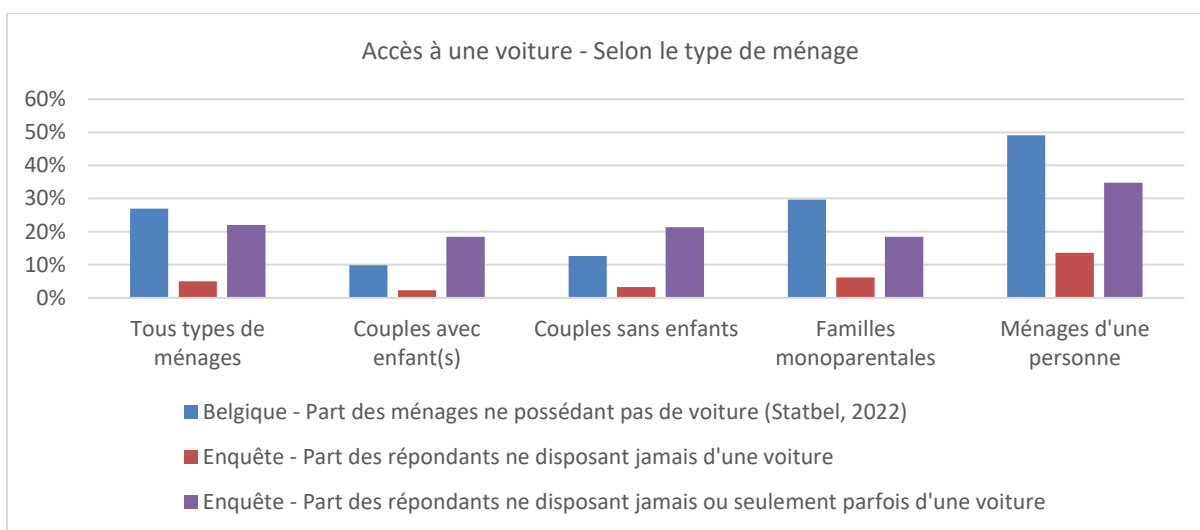
95 % des répondants disposent du **permis de conduire B**, contre 76,1 % de la population wallonne de plus de 18 ans (source : Beldam, 2012, cité dans le rapport statistique 2018 de VIAS). Les personnes disposant du permis de conduire sont donc surreprésentées.

³ Source : Statbel, revenu net imposable médian par déclaration fiscale en 2021

À la question : « Avez-vous une voiture à votre disposition ? Il peut s'agir d'une voiture au sein de votre ménage, d'une voiture partagée (type Cambio) ou encore d'une voiture prêtée par la famille/des amis. », voici ce que les sondés ont répondu :



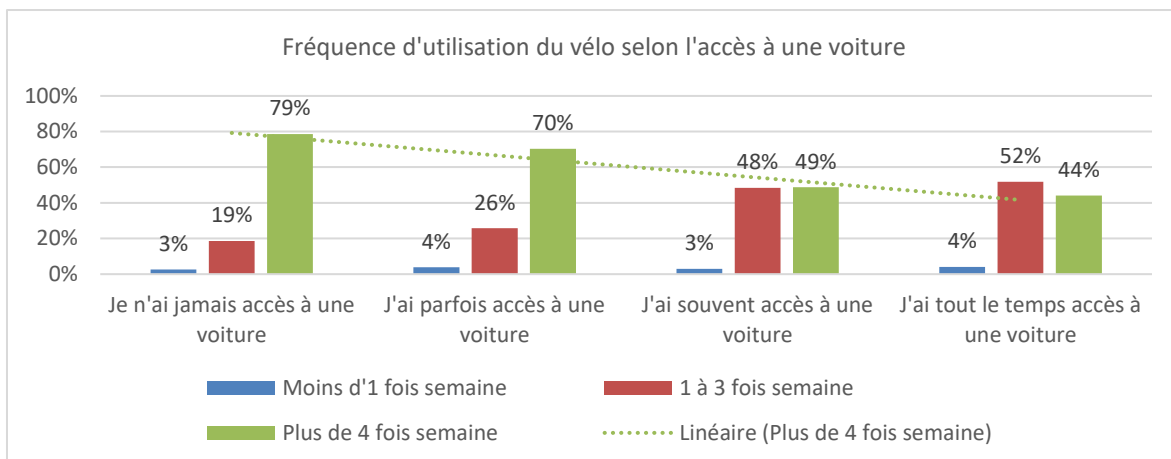
La grande majorité des répondants (78 %) disposent souvent ou tout le temps d'une voiture.



Selon Statbel (chiffres 2022), 25 % des ménages wallons ne possèdent pas de voiture (contre 27 % des ménages belges). Si l'on compare ce chiffre avec les 22 % de répondants qui ne disposent jamais ou seulement parfois d'une voiture, ou avec les 5 % qui déclarent ne jamais disposer d'une voiture, on peut estimer que les bénéficiaires des primes vélo seraient moins motorisés que la population wallonne générale, sans pouvoir toutefois préciser cette différence.

Fréquence des déplacements à vélo selon l'accès à une voiture

Moins les répondants ont accès à une voiture, plus souvent ils utilisent le vélo. Ainsi, ceux n'ayant jamais accès à une voiture sont 79 % à se déplacer à vélo plus de quatre fois par semaine, contre 44 % des personnes ayant tout le temps accès à une voiture.

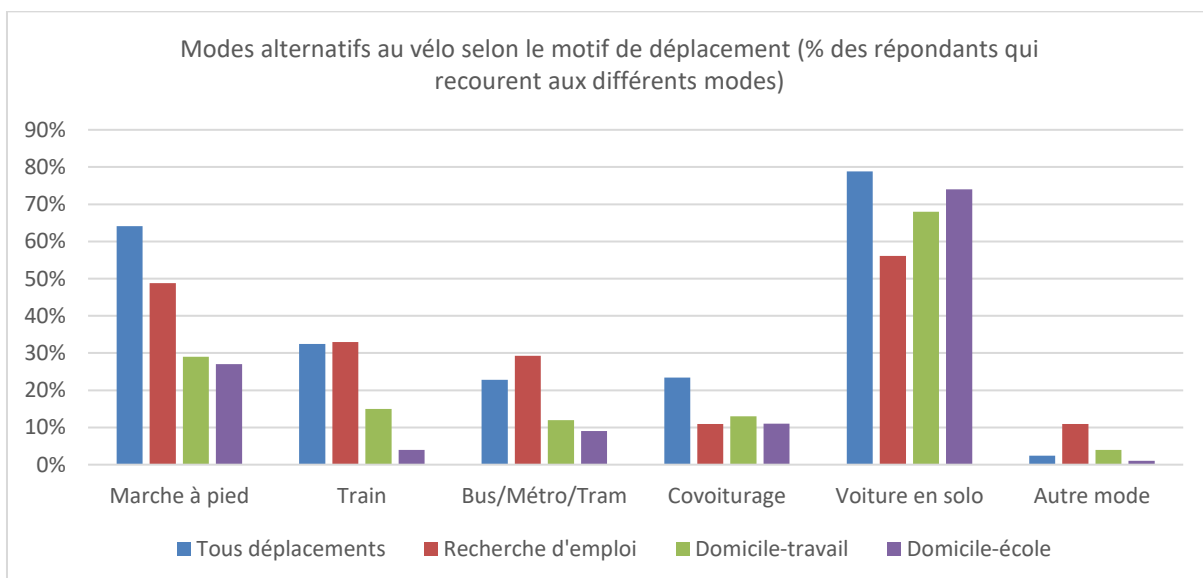


Autres modes de transports

De la question « **Quand vous ne vous déplacez pas à vélo, quel(s) autre(s) mode(s) de transport utilisez-vous ?** (plusieurs choix cumulés possibles) », il ressort que la majorité recourt aussi à la voiture, en autosolisme (79 %) ou en covoiturage (23 %). 55 % utilisent aussi les transports en commun.

Les transports en commun sont plus souvent utilisés dans le cadre de la recherche d'emploi (62 % des demandeurs d'emploi) que des trajets domicile-travail (27 % des travailleurs) et des trajets domicile-école (13 % des parents qui conduisent leurs enfants à l'école). Idem pour la marche à pied.

C'est dans le cadre des trajets domicile-école que l'autosolisme est le plus utilisé comme alternative au vélo.



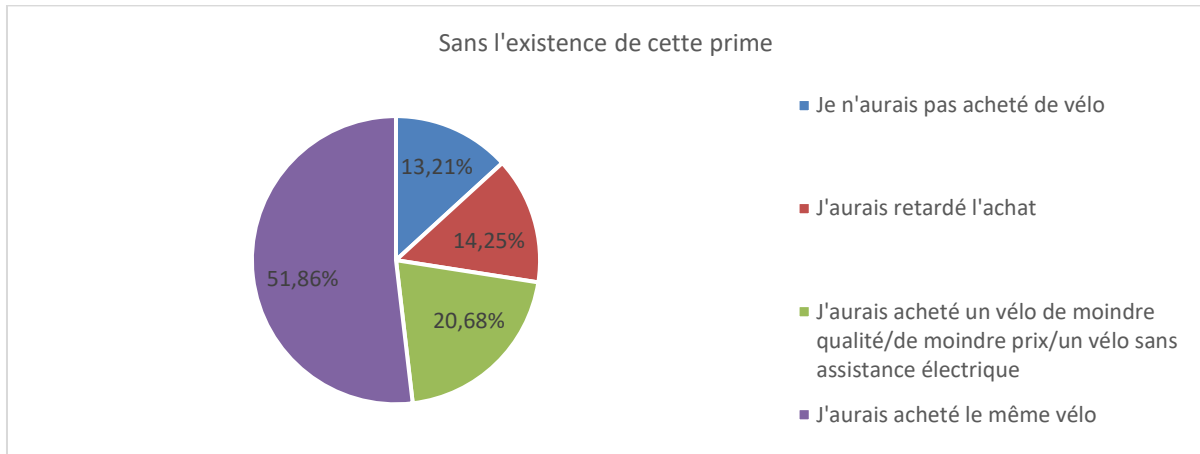
Influence de la prime sur la mobilité (tous motifs de déplacements)

Possession et usage du vélo avant la prime

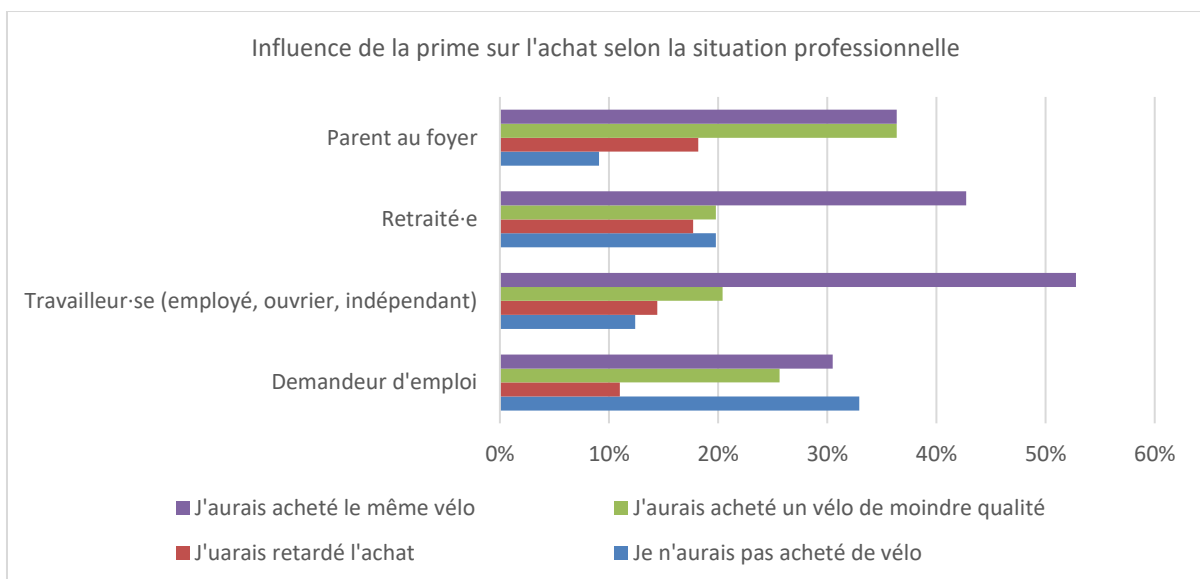
Avant d'apprendre l'existence de la prime, **trois quarts des répondants (76,67 %) avaient un vélo** en état de marche.

Influence de la prime sur l'achat d'un vélo

Pour un peu moins de la moitié des répondants (48,14 %), la prime a eu une influence sur leur achat de vélo. Si, pour 51,86 %, cette prime n'a pas eu d'influence sur l'achat, 20,68 % auraient acheté un vélo de moindre qualité ou sans assistance électrique, et 27,46 % auraient retardé ou renoncé à leur achat.



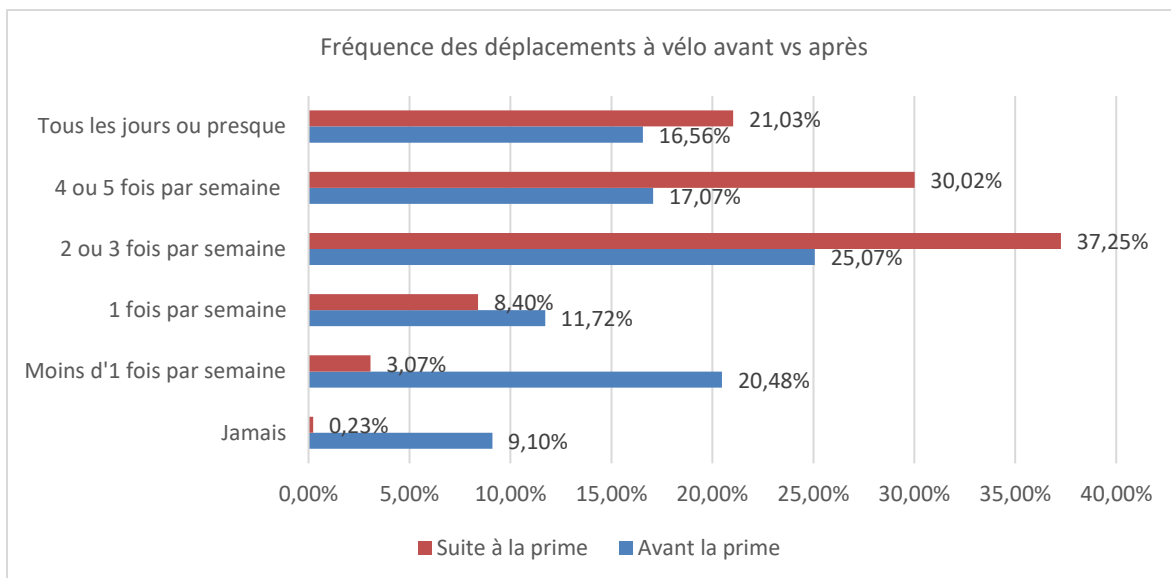
En matière d'achat, la prime semble avoir eu le plus d'influence sur les demandeur-se-s d'emploi, puisque 44 % d'entre eux auraient retardé ou renoncé à leur achat, contre 38 % des retraités, 27 % des parents au foyer et 27 % des travailleurs-se-s. A contrario, la prime n'a pas eu d'influence au niveau de l'achat pour 53 % des travailleurs, contre seulement 30 % des demandeurs d'emploi, qui auraient acheté le même vélo sans la prime.



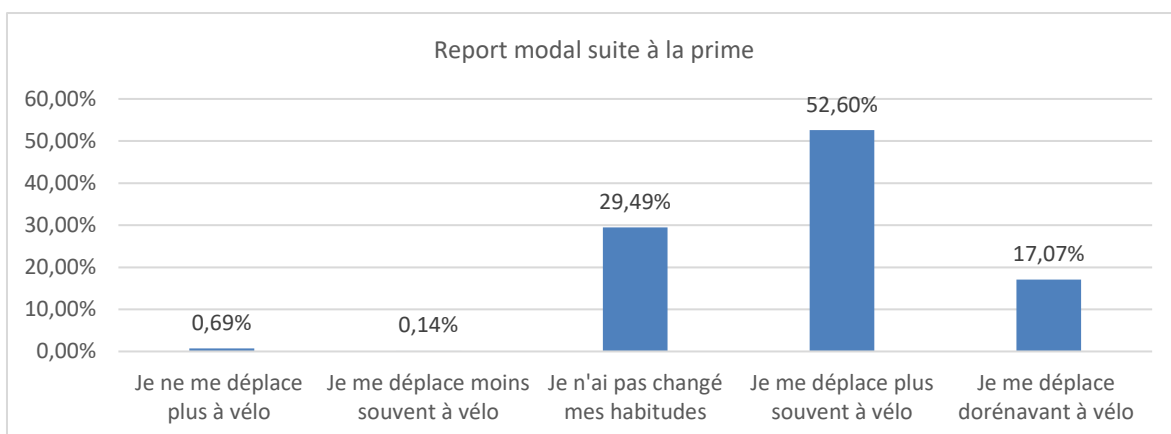
Influence de la prime sur l'usage du vélo

La prime semble avoir eu une influence marquée sur les déplacements à vélo.

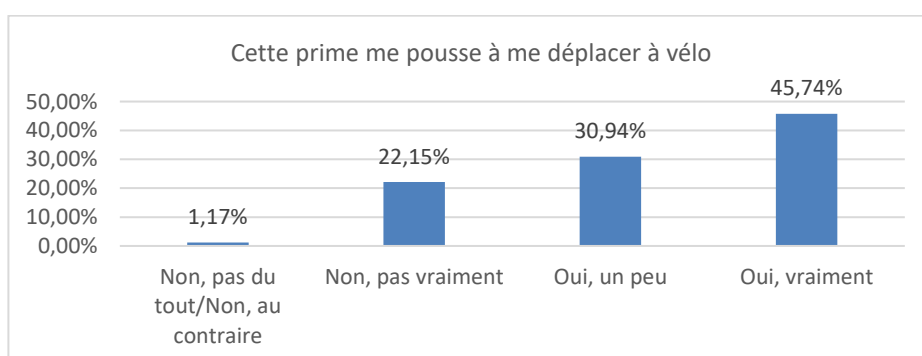
En effet, les répondants de l'enquête étaient 41,3 % à se déplacer à vélo au maximum une fois par semaine avant la prime, contre seulement 11,7 % aujourd'hui. Ce qui signifie qu'actuellement, **88,30 % se déplacent régulièrement à vélo** (entre 2 fois par semaine et tous les jours), contre 58,70 % avant la prime.



En outre, 53 % déclarent se déplacer plus souvent qu'avant à vélo, et 17 % déclarent se déplacer dorénavant à vélo (ils ne le faisaient pas avant). **Cela signifie que pour 70 % des répondants, la prime a induit un report modal vers le vélo.**



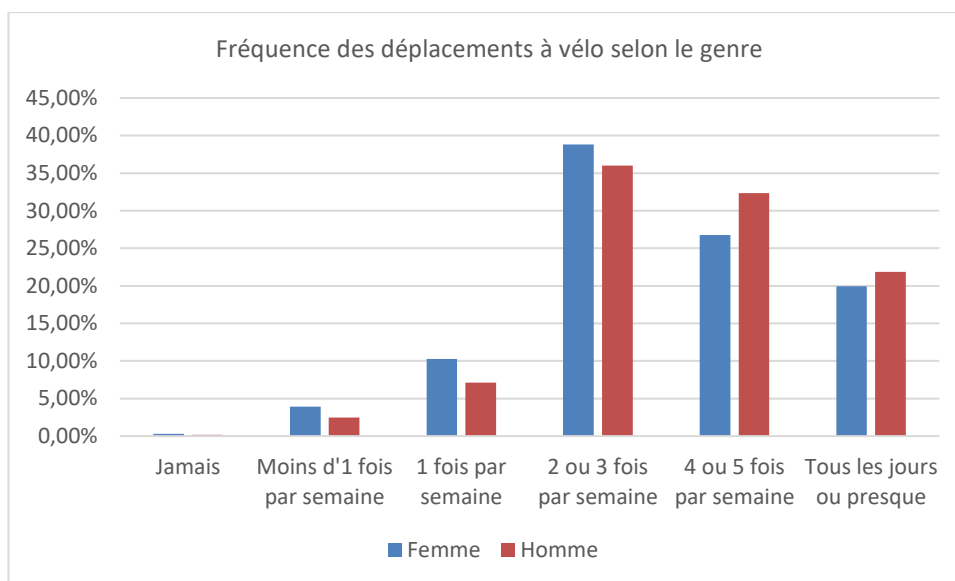
A la question « **Le fait d'avoir reçu une prime me pousse à me déplacer à vélo ?** », voici ce qu'on répondu les sondés :



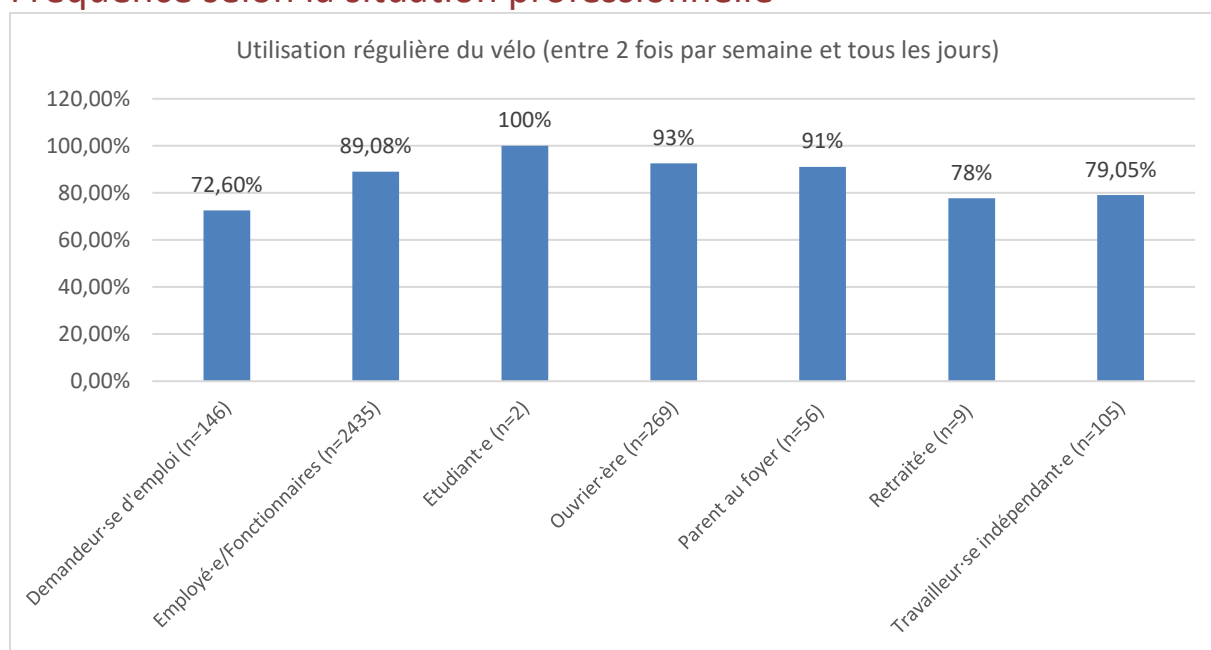
Ils sont ainsi trois quarts (76,68 %) à considérer que la prime les pousse à se déplacer à vélo, avec une différence entre les hommes (74,27 %) et les femmes (80,02 %) : ces dernières se déclarant un peu plus encouragées par la prime. On n'observe par contre pas de différence évidente selon le niveau d'étude.

Fréquence selon le genre

Les hommes se déplacent un peu plus souvent à vélo : 90,23% d'entre eux le font entre 2 fois par semaine et tous les jours, contre 85,52 % des femmes.

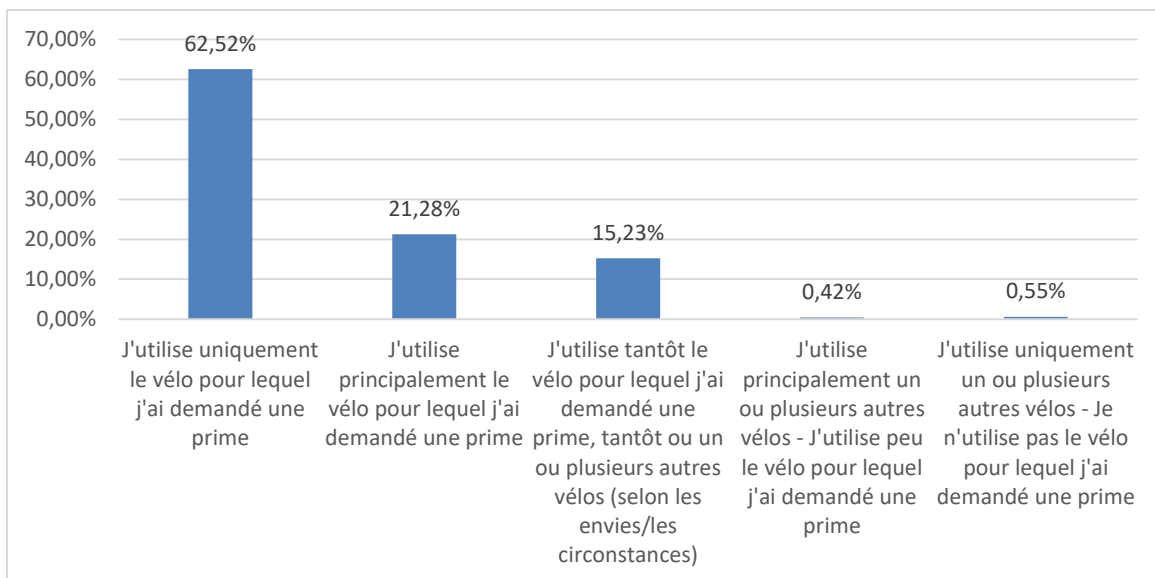


Fréquence selon la situation professionnelle



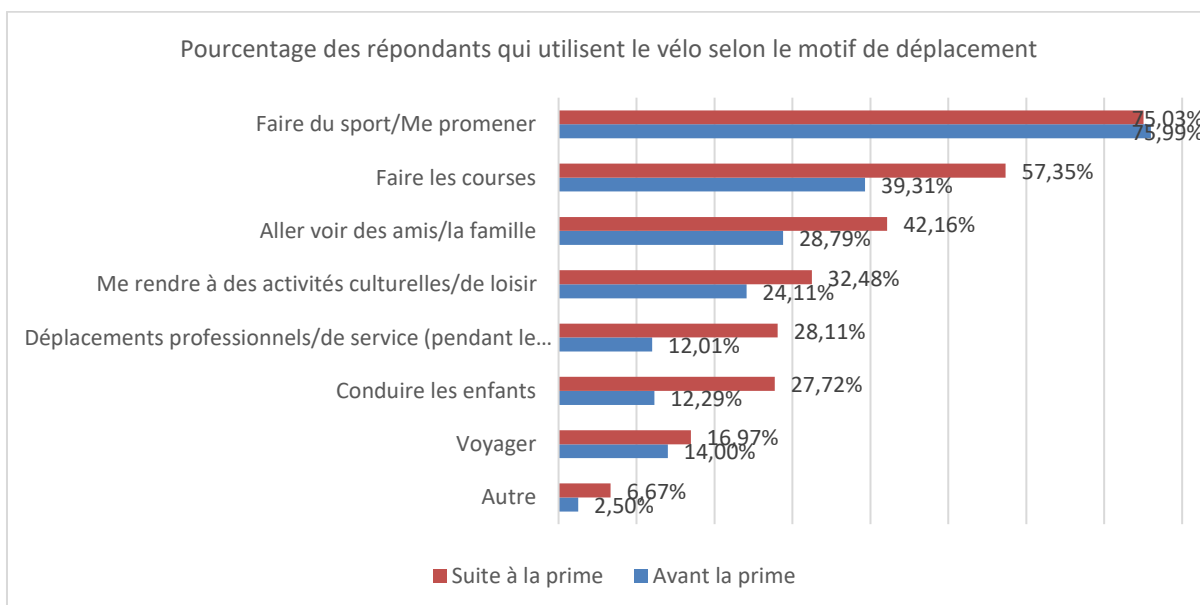
Vélo utilisé

Pour se déplacer à vélo, **84 % des répondants utilisent principalement ou uniquement le vélo ayant fait l'objet de leur prime.**



Motifs des déplacements à vélo

Pour **tous les motifs de déplacements** proposés, les répondants ont déclaré **recourir davantage au vélo** suite à la prime (hormis pour le sport/la promenade qui restent stable). 28 % se déplacent maintenant à vélo dans le cadre professionnel (c'est-à-dire pendant le travail), contre 12 % avant la prime, soit une augmentation de 133 %. On note une augmentation équivalente des personnes qui conduisent leurs enfants à vélo (à l'école, aux activités extrascolaires ou ailleurs).

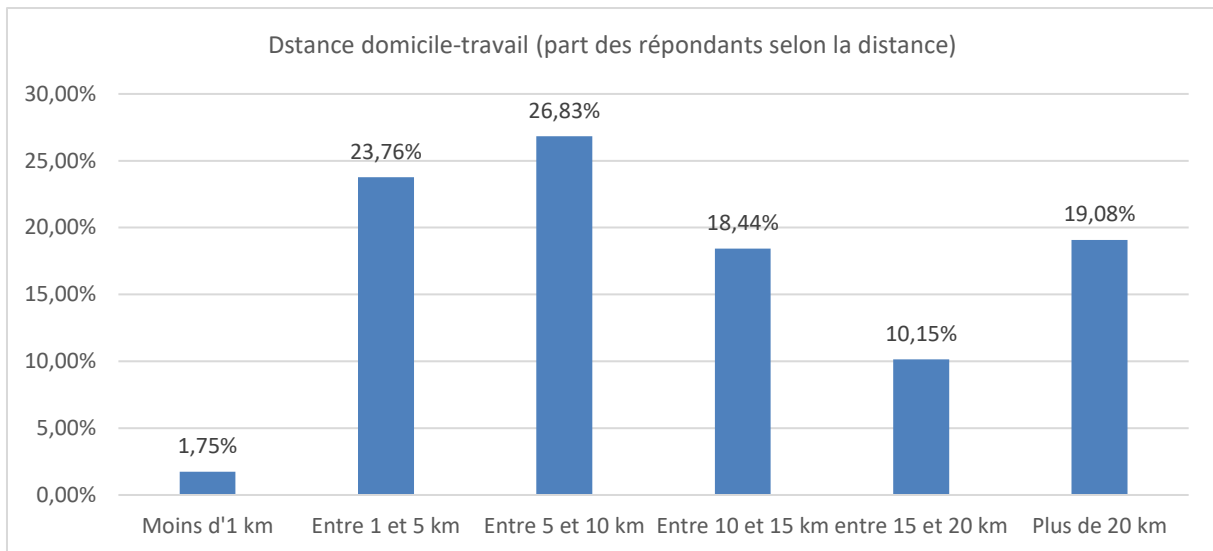


En ce qui concerne les déplacements domicile-travail, domicile-école ou de recherche d'emploi, ceux-ci seront abordés plus loin dans ce rapport.

Trajets domicile-travail

Distance

Une grosse moitié des répondants (52,34 %) habitent à une distance inférieure ou égale à 10 km de leur lieu de travail habituel.



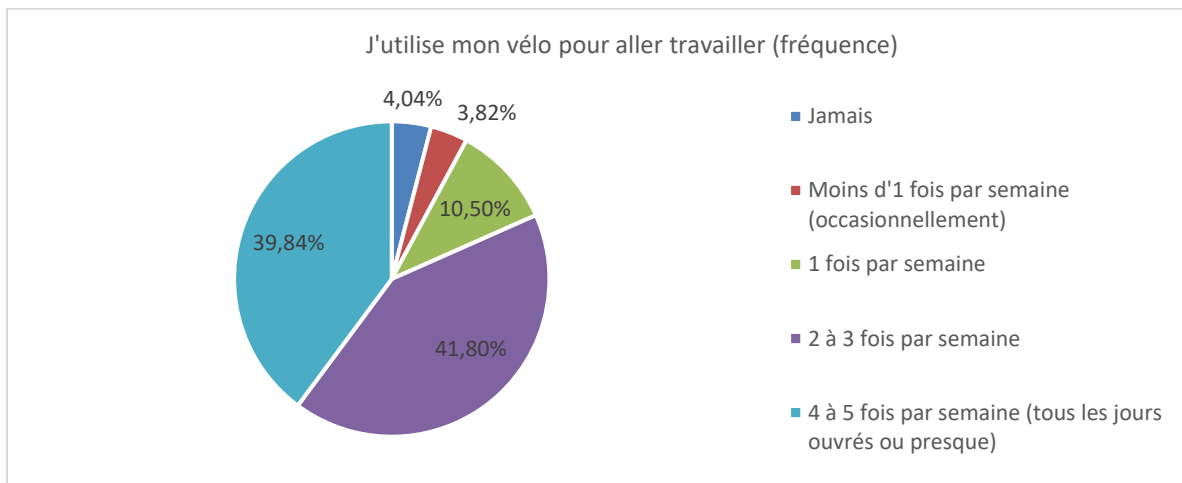
Sans pouvoir la calculer exactement, on peut estimer sans risque que la **distance domicile-travail** moyenne des répondants à l'enquête (travailleurs) est **inférieure à la distance domicile-travail moyenne des Wallon-ne-s**, laquelle est de 26,6 km selon l'enquête 2021-22 du SPF Mobilité (et de 19,2 km si l'on tient compte uniquement des Wallon-ne-s travaillant en Wallonie).

En fonction du nombre de répondants obtenu pour chacune des tranches kilométriques proposées, on peut estimer que la distance domicile-travail moyenne des répondants serait comprise entre 12 et 15 kilomètres, c'est-à-dire environ moitié moindre que la moyenne wallonne.

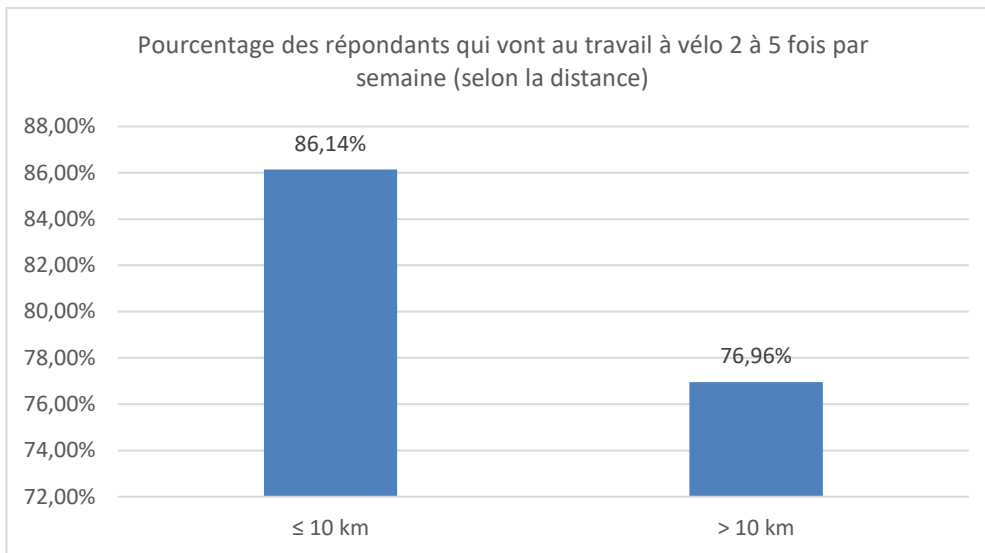
Fréquence des trajets domicile-travail à vélo

La grande majorité des répondants vont régulièrement travailler à vélo, puisque **81,64 %** le font **entre 2 et 5 fois par semaine**.

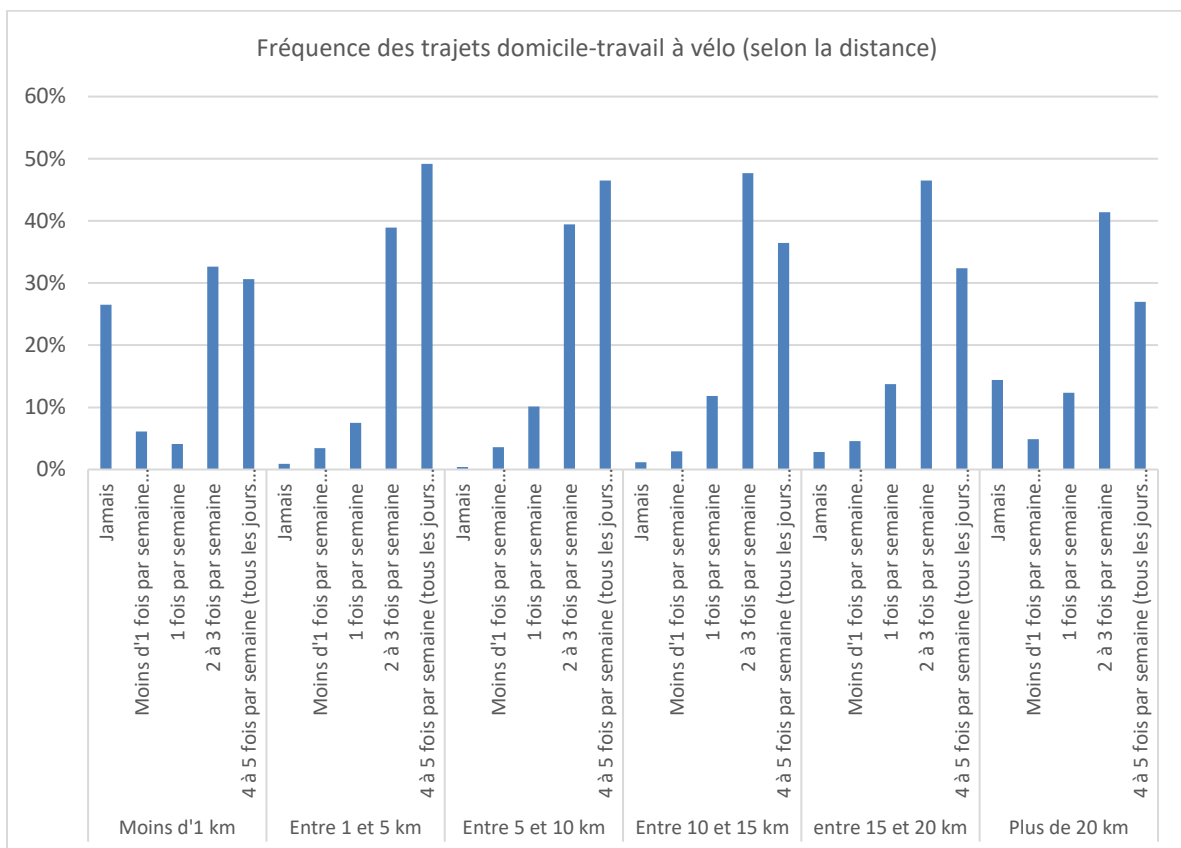
Les femmes utilisent un peu moins souvent le vélo que les hommes pour aller travailler : **78,53 % de femmes s'y rendent à vélo entre 2 et 5 fois par semaine, contre 83,95 % d'hommes**.



Selon la distance domicile-travail, la fréquence varie quelque peu. Les personnes habitant à plus de 10 km de leur lieu de travail sont 77 % à s'y rendre **entre 2 et 5 fois par semaine**, contre **86 % des personnes habitant à maximum 10 km de leur lieu de travail**.



Les personnes habitant entre 1 et 10 km de leur travail sont, sans surprise, celles qui s’y rendent le plus fréquemment à vélo, puisqu’elles sont 48 % à le faire (presque) tous les jours.

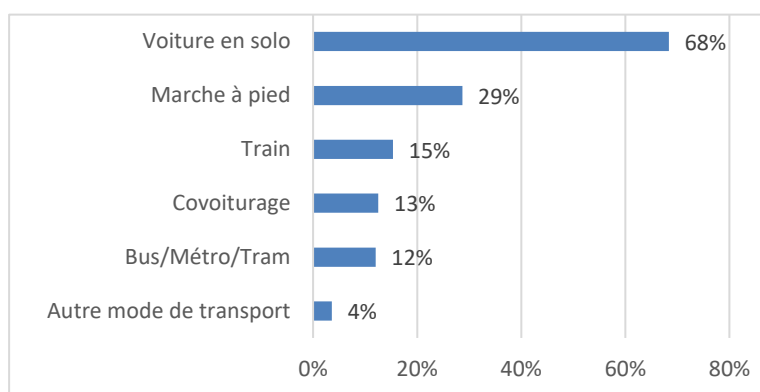


Les personnes qui utilisent le moins souvent leur vélo pour aller au travail sont celles habitant à moins d'1 km de celui-ci, puisque 26,53 % de celles-ci ne l'utilisent jamais et seules 63,27 % de celles-ci l'utilisent entre 2 et 5 fois par semaine.

Les raisons évoquées par les personnes (7,86 %) qui ne se rendent jamais, ou moins d'une fois par semaine, au travail à vélo sont diverses. Voici celles qui ressortent (sans ordre d'importance) :

- Distance trop grande/Temps de trajet à vélo trop long/J'ai déménagé ;
- Distance trop courte/J'y vais à pied ;
- J'ai changé de travail/Je fais principalement du télétravail ;
- Route dangereuse/Manque d'aménagements cyclables/Trop de circulation ;
- Matériel à transporter ;
- Nécessité de conduire les enfants à l'école/Difficulté de combiner le vélo et la vie de famille, privée ;
- Métier impliquant de nombreux déplacements professionnels en cours de journée ;
- Manque de motivation/Météo capricieuse ;
- Peur du vol/Manque de stationnement sécurisé (à la gare, au travail...)

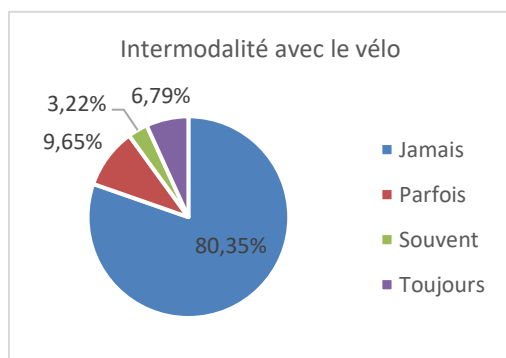
Autre(s) mode(s) de transport utilisé(s) pour se rendre au travail



Quand ils n'utilisent pas le vélo pour se rendre au travail, **la grande majorité des répondants recourt également à la voiture**, en solo (68 %) ou en covoiturage (13 %), 27 % aux transports en commun (train, bus, tram, métro).

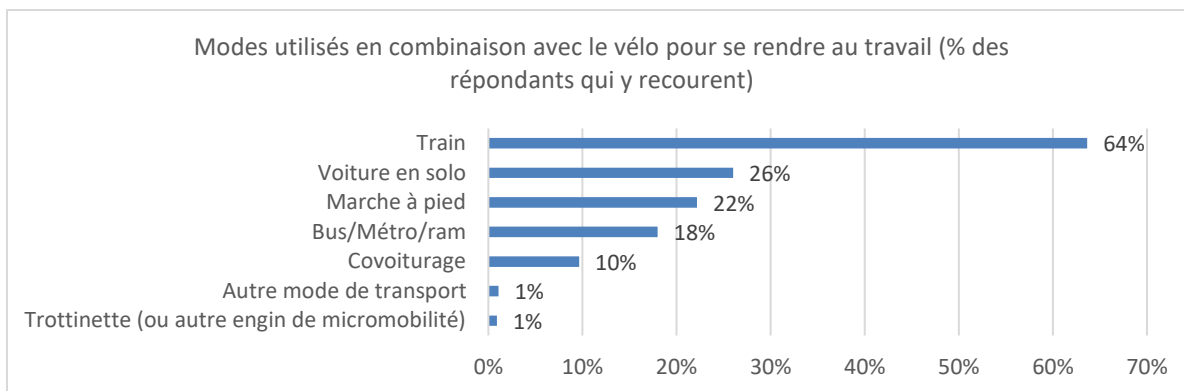
Intermodalité domicile-travail

À la question « **Vous arrive-t-il de combiner le vélo avec un autre mode de transport pour vous rendre au travail ?** », voici ce que les sondés ont répondu :



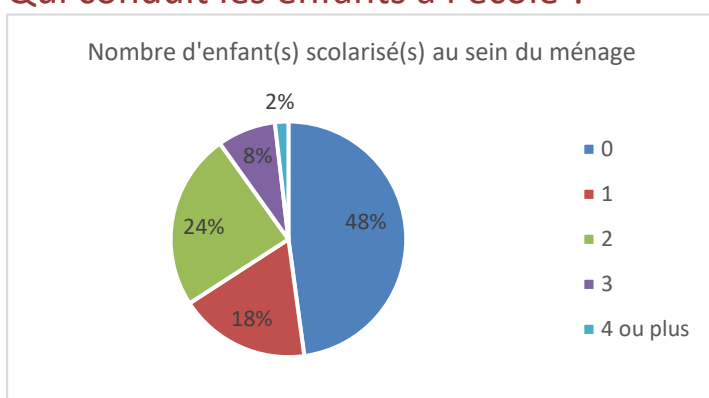
La grande majorité (90 %) a une utilisation du vélo généralement ou toujours monomodale.

Dans le cadre d'une utilisation intermodale, les modes de transports les plus utilisés en combinaison avec le vélo sont les suivants :



Trajets domicile-école

Qui conduit les enfants à l'école ?



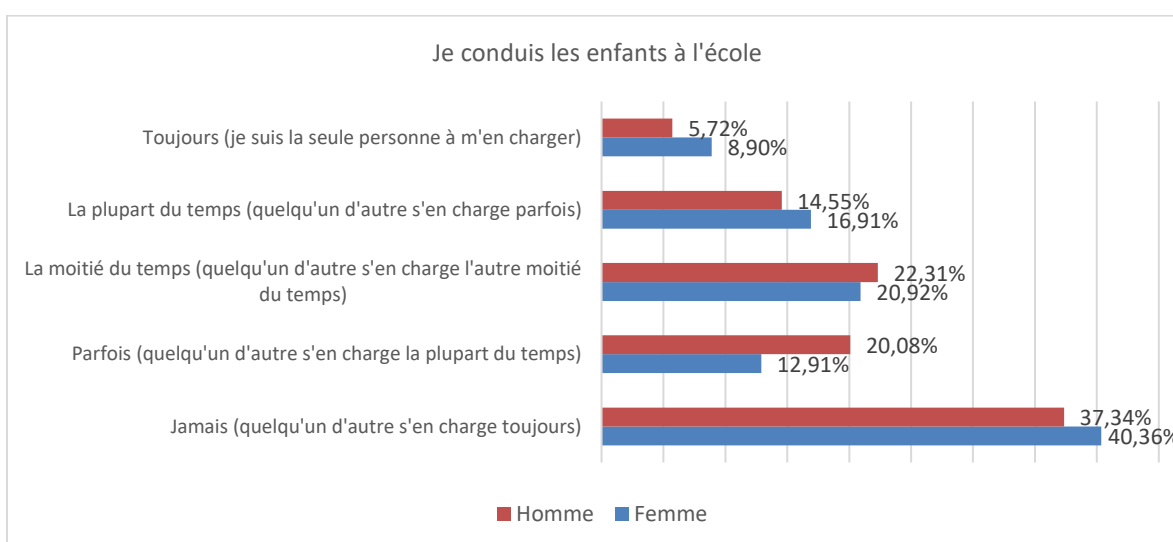
Une bonne moitié des répondants (52 %) ont déclaré que leur ménage comptait au moins un enfant scolarisé.

Parmi ces répondants spécifiques, **près de deux tiers (61,48 %) conduisent leur(s) enfant(s) à l'école au moins parfois.**

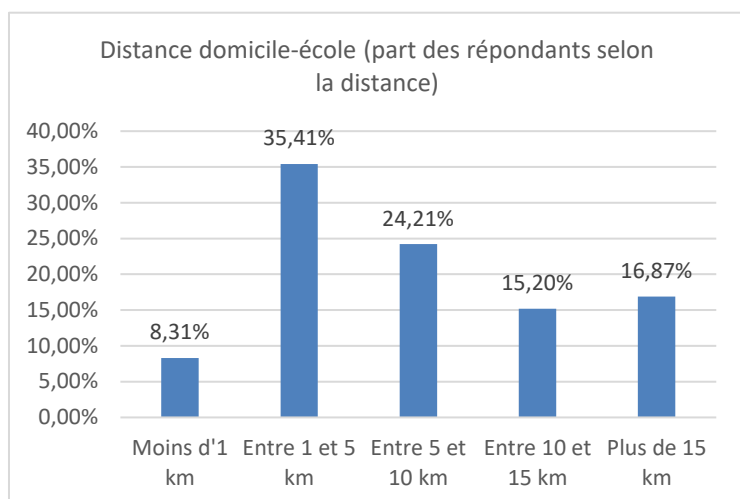
Les hommes sont plus nombreux à ne jamais conduire leurs enfants à l'école ou à le faire seulement parfois (57,42 %

d'hommes contre 53,26 % de femmes).

Les femmes sont quant à elles plus nombreuses à conduire leurs enfants à l'école la plupart du temps ou toujours (25,82 % des femmes contre 20,27 % des hommes).



Distance domicile-école



Pour la majorité (59,62%), la distance domicile-école est de maximum 10 km.

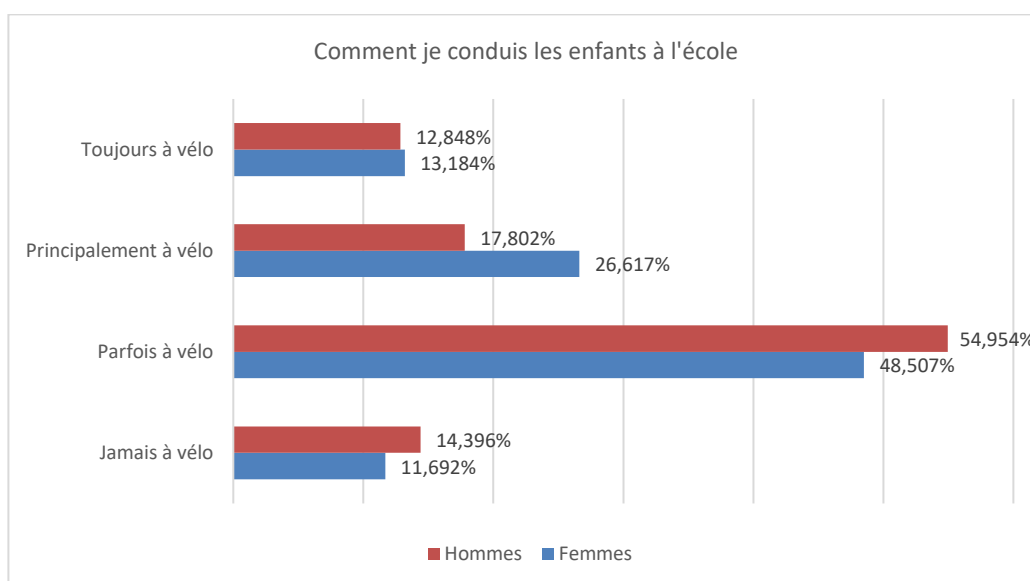
Les données récoltées via l'enquête ne permettent pas de calculer précisément la distance moyenne domicile-école des répondants concernés. Elles nous autorisent toutefois à estimer qu'elle se situerait autour de 8 ou 9 km, c'est-à-dire une distance équivalente à la distance moyenne parcourue en Belgique par déplacement pour aller à l'école (8 km

selon l'enquête Monitor du SPF Mobilité, données 2017, résultats 2019).

Mode de transport utilisé

Un tiers (34,10 %) des personnes qui conduisent leur(s) enfant(s) à l'école le font principalement ou toujours à vélo.

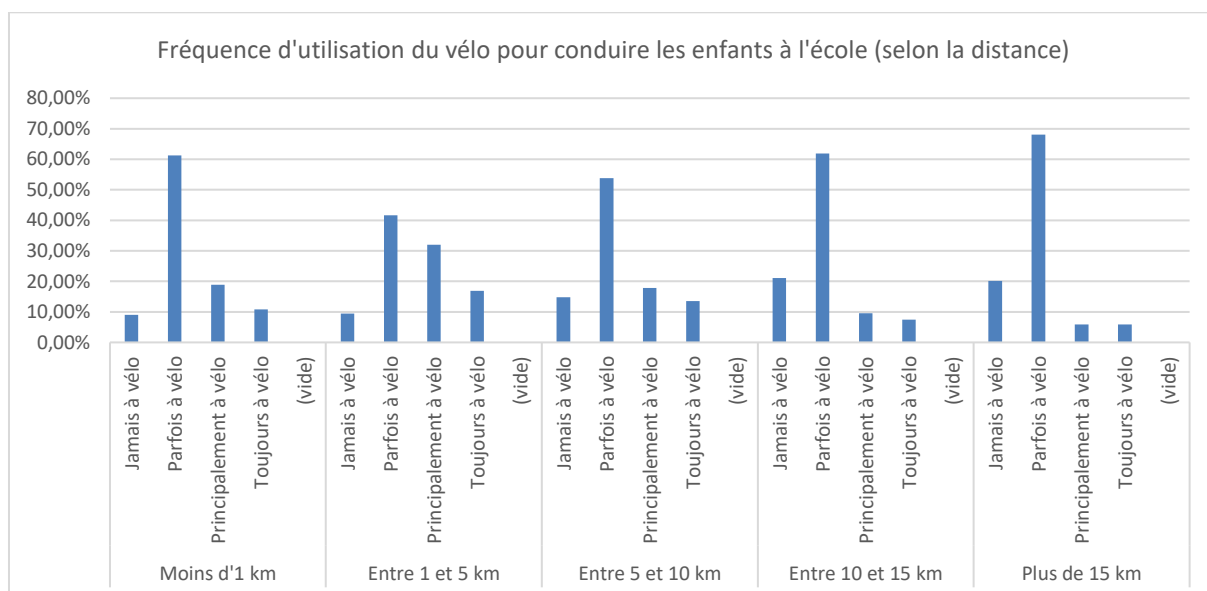
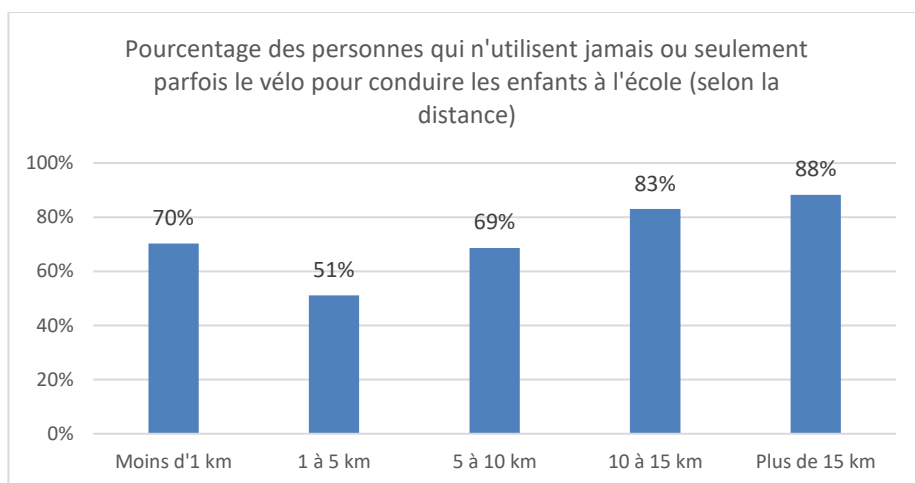
Les femmes sont plus nombreuses à opter principalement ou toujours pour ce mode de transport (39,80 % des femmes contre 30,65 % des hommes).



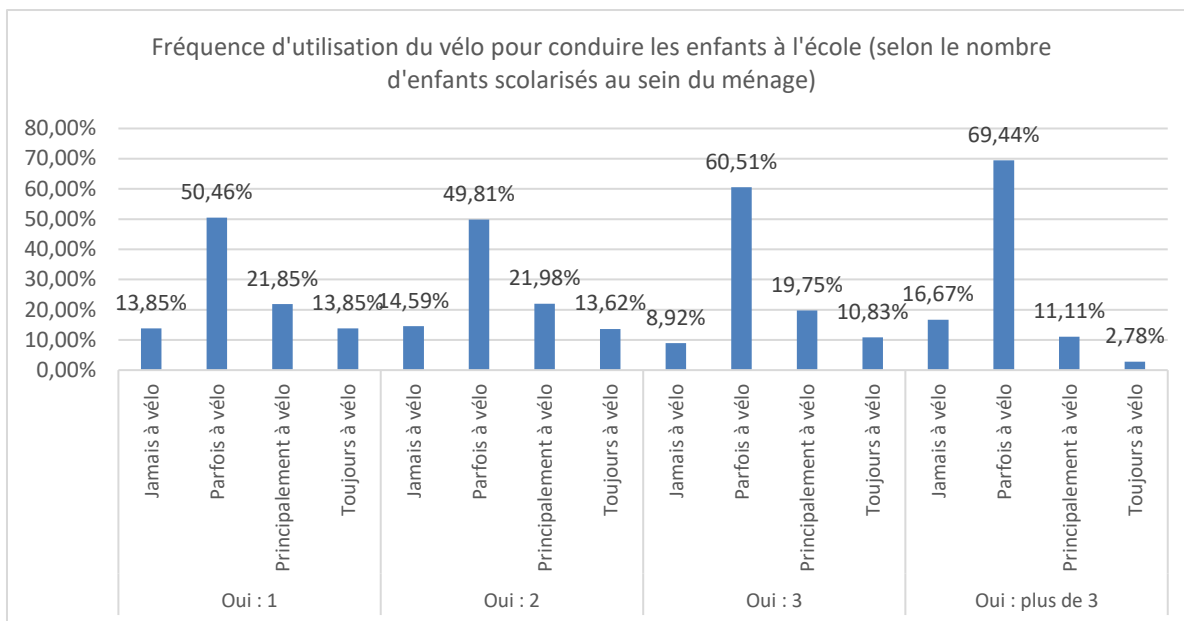
La distance domicile-école a une influence sur la fréquence à laquelle les répondants recourent au vélo pour conduire leur(s) enfant(s) à l'école.

Ainsi, **plus la distance est longue, plus le pourcentage de personnes qui ne conduisent jamais ou seulement parfois leur(s) enfant(s) à l'école à vélo est important.** Notons à l'inverse que les personnes habitant à moins d'1 km de l'école sont plus nombreuses à ne pas recourir au vélo par rapport à celles habitant entre 1 et 10 kilomètres. L'explication réside manifestement dans le recours à la marche à pied pour les distances inférieures à un kilomètre. **Près de la moitié (49 %) des personnes habitant entre 1 et**

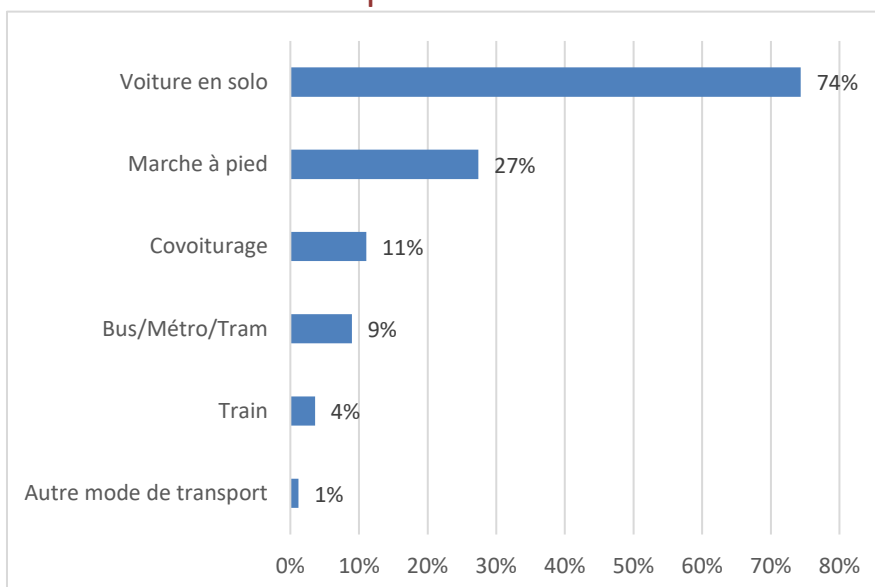
5 km de l'école utilisent principalement ou toujours le vélo lorsqu'elles conduisent leur(s) enfant(s) à l'école.



Le **nombre d'enfants scolarisés** que compte le ménage influe aussi sur la **fréquence à laquelle les répondants recourent au vélo pour conduire leur(s) enfant(s) à l'école**. Les membres des ménages comprenant 1 ou deux enfants scolarisés sont les plus réguliers : ils sont 36 % à utiliser principalement ou toujours le vélo pour conduire leur(s) enfant(s) à l'école, contre 31 % des ménages avec 3 enfants scolarisés et 14 % des ménages avec plus de 3 enfants scolarisés.



Autre mode de transport utilisé



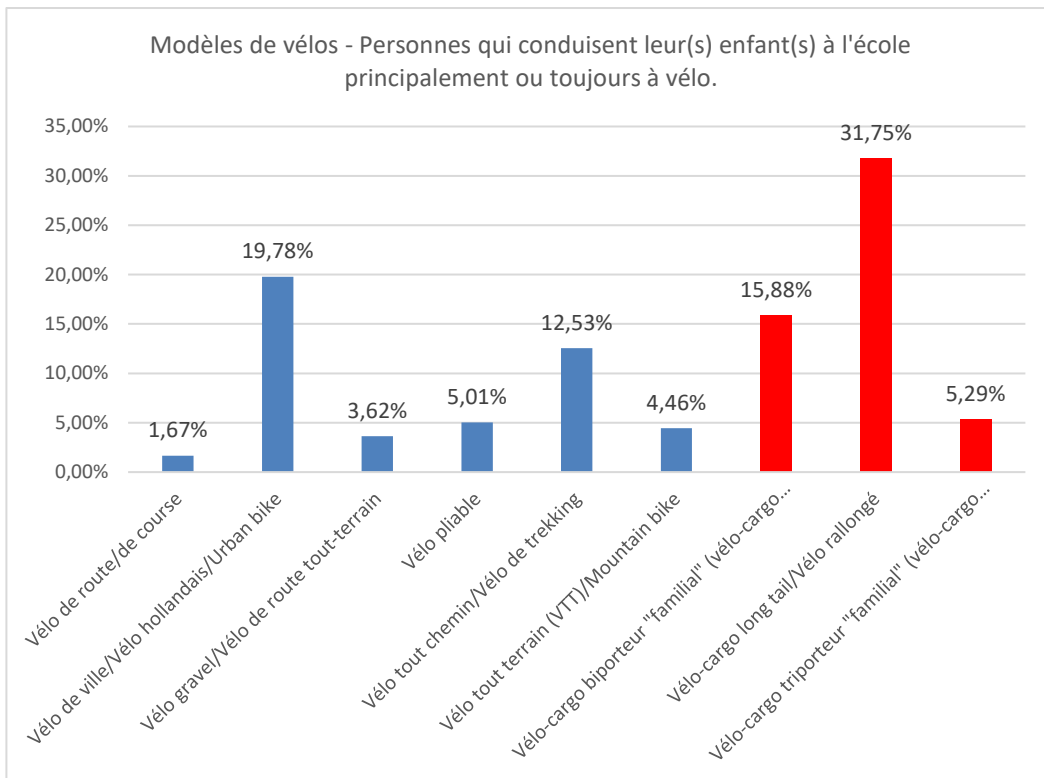
Quand ils n'utilisent pas le vélo pour conduire leur(s) enfant(s) à l'école, 75 % recourent à la voiture en solo, 11 % au covoiturage et 13 % aux transports en commun (bus, métro, tram ou train).

L'utilisation des transports en commun, à la place du vélo, est deux fois moindre que dans le cadre des trajets domicile-travail, qui est de 27 % (voir supra).

Modèle de vélo utilisé

Les personnes qui utilisent la plupart du temps ou toujours un vélo pour conduire leur(s) enfant(s) à l'école ont, pour une grosse moitié, reçu une prime pour un vélo-cargo (52,92 %).

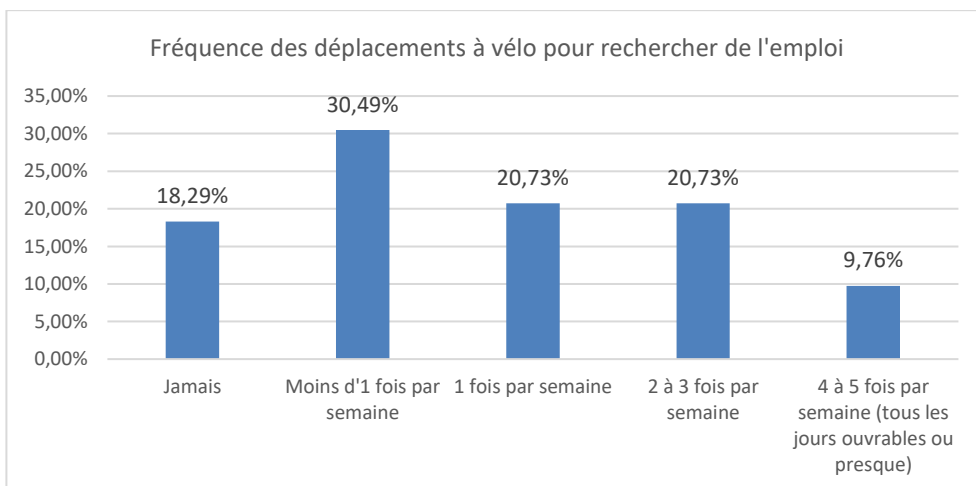
A contrario, celles qui ne prennent jamais, ou seulement parfois, le vélo pour conduire leurs enfants à l'école ont reçu une prime pour un vélo-cargo dans seulement 8,25 % des cas.



Trajets liés à la recherche d'emploi

Fréquence d'utilisation du vélo

Selon l'enquête, un peu plus de la moitié (51,22 %) des demandeurs d'emploi se déplacent au moins une fois par semaine à vélo pour rechercher de l'emploi. 18,29 % ne le font jamais.



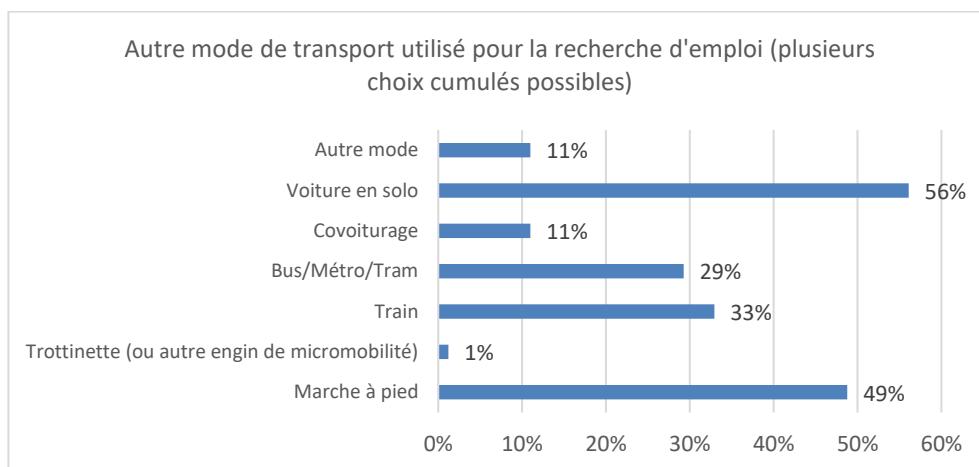
Parmi les raisons avancées par les personnes qui ne se déplacent jamais à vélo pour rechercher de l'emploi, on peut citer (sans ordre d'importance) :

- Ma recherche d'emploi se fait surtout en ligne/Elle n'implique pas beaucoup de déplacements/Je ne reçois pas beaucoup de sollicitations ;
- La peur du vol/Le manque de stationnement sécurisé ;

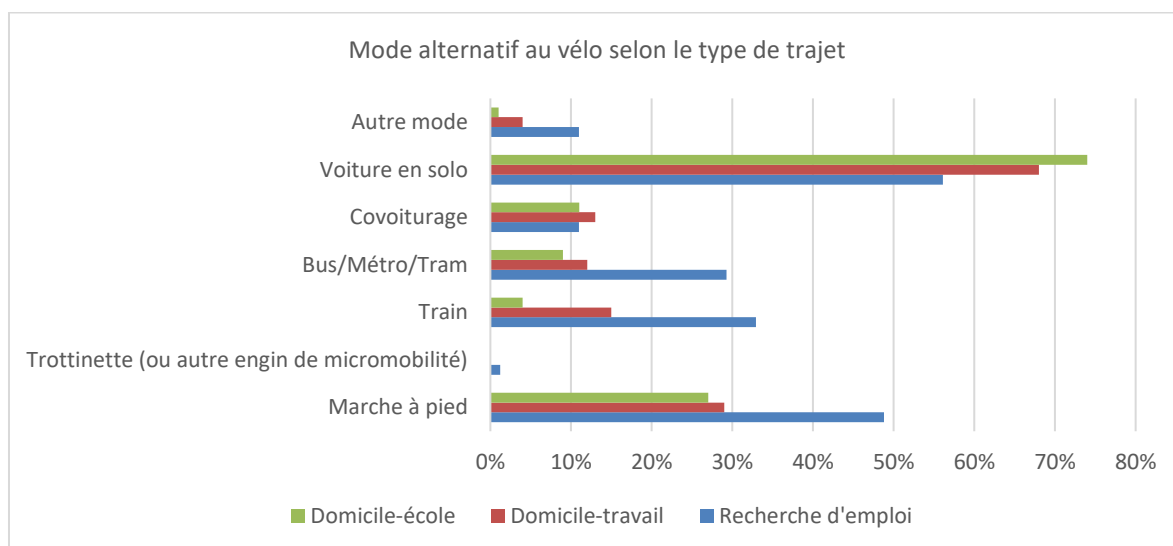
- Nécessité d'être bien habillé-e lorsqu'on se rend à un entretien d'embauche/Peur d'arriver en sueur ;
- Distances trop longues/Rayon d'action trop court à vélo/Manque de temps/J'habite à la campagne ;
- Je préfère prendre les transports en commun.

Autre mode de transport utilisé

82 personnes ont répondu à la question « Quel autre mode de transport utilisez-vous pour rechercher de l'emploi ? ».



Les transports en commun sont plus souvent utilisés dans le cadre de la recherche d'emploi (62 % des demandeurs d'emploi) que des trajets domicile-travail (27 % des travailleurs) et des trajets domicile-école (13 % des parents qui conduisent leurs enfants à l'école). Il en va de même pour la marche à pied.



Motivations et freins aux déplacements à vélo

Motivations

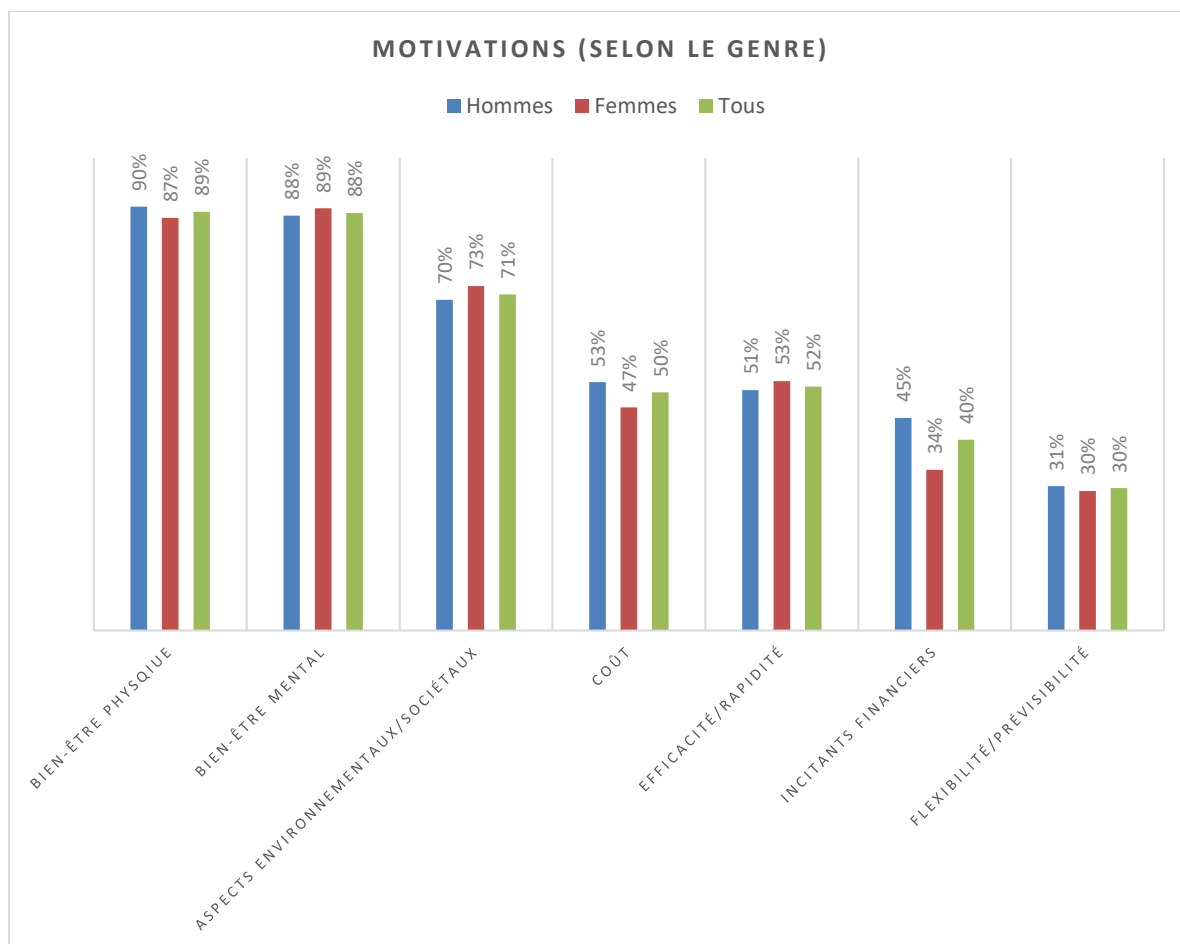
Qu'est-ce qui me pousse réellement à me déplacer à vélo ?

Le **bien-être physique** induit par la pratique du vélo est la **motivation principale** des répondants (**89 %**), suivi par le **bien-être mental** (**88 %**) et la dimension **environnementale/sociétale** (**71 %**). L'**efficacité/la rapidité** est une motivation réelle pour la moitié des répondants (**52 %**), de même que le **coût avantageux** du vélo à l'achat et à l'usage (**50 %**). En ce qui concerne les **incitants financiers** (primes, indemnités domicile-travail...), ils constituent une motivation réelle pour **40 % des répondants**.

Motivations selon le genre

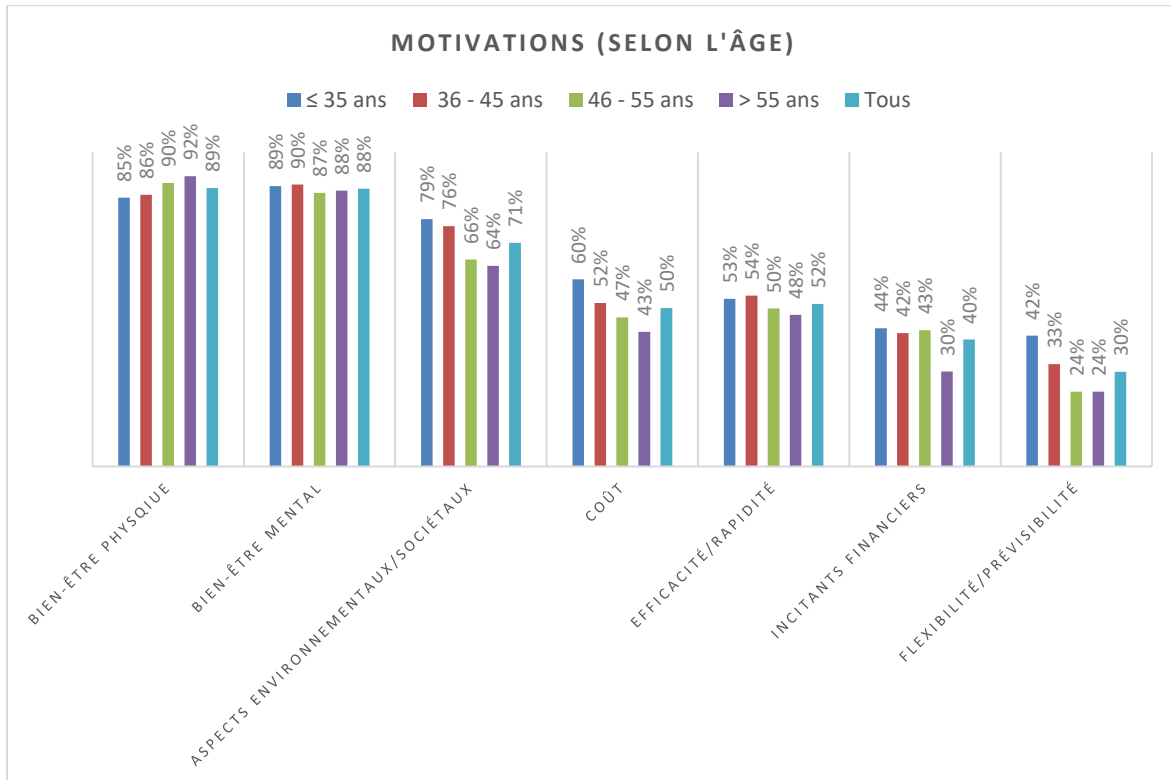
On n'observe **pas de différence marquée entre les hommes et les femmes** en matière de motivations.

La **plus grosse différence** concerne les **incitants financiers**, avec 45 % des hommes contre 34 % des femmes qui se disent réellement motivés par ce facteur, et le **coût** à l'achat et à l'usage (53 % des hommes contre 47 % des femmes).



Motivations selon l'âge

L'âge semble avoir une influence en matière de motivations à l'utilisation du vélo. En résumé, **plus les répondants sont âgés, plus souvent le bien-être physique est une motivation**. En revanche, **plus les répondants sont jeunes, plus souvent les aspects environnementaux/sociétaux, ainsi que le coût avantageux et la flexibilité/la prévisibilité sont des motivations**.



Autres motivations identifiées

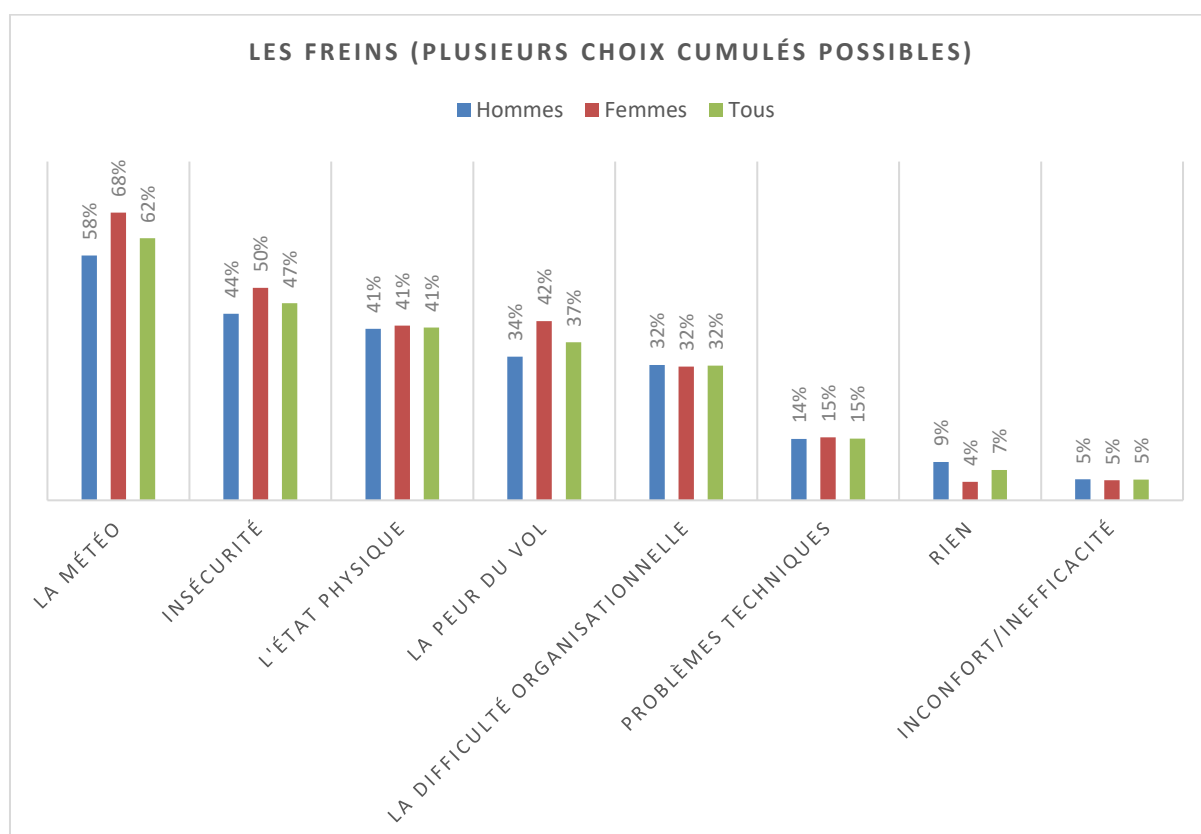
250 personnes ont identifié des motivations supplémentaires à celles proposées dans le questionnaire. Voici celles qui reviennent le plus (sans ordre d'importance) :

- Facilité de se garer à destination/Pas de parking à payer ;
- Montrer l'exemple/Servir d'ambassadeur/Véhiculer une image positive/Stimuler les autres/Eduquer les enfants à une mobilité active ;
- Sentiment de liberté/Se libérer de l'esclavagisme de la voiture/Emancipation ;
- Le plaisir des enfants lors des trajets/Le bien-être des enfants ;
- La sécurité des enfants sur le trajet de l'école ;
- Se passer d'une seconde (ou troisième) voiture/La possibilité de n'avoir qu'une seule voiture dans le ménage ;
- Ne pas détériorer sa voiture pour de courts trajets ;
- Le challenge sportif/L'entraînement au quotidien pour être plus compétitif sportivement le week-end/La fierté de relever un défi ;
- Les rencontres entre cyclistes/La convivialité ;
- Être en plein air/Être au contact de la nature/Ressentir les saisons, les éléments naturels, voir le lever du soleil, croiser des animaux ;

Freins

Qu'est-ce qui peut me décourager/m'empêcher de rouler à vélo ?

Le **premier frein** identifié par les répondants est la **météo (62 %)**, suivi du **sentiment d'insécurité** lié aux aménagements/à la cohabitation avec le trafic motorisé (**47 %**), de **l'état physique (41 %)** et de la **peur du vol (37 %)**. Un tiers des répondants invoquent également la **difficulté de combiner le vélo et l'organisation de la vie familiale/privée (32 %)**. 7 % sont des irréductibles puisque rien ne peut les décourager ou les empêcher de rouler à vélo. Seuls 5 % estiment que le sentiment d'inconfort ou d'inefficacité est un frein réel.



On observe **davantage de différences entre hommes et femmes en matière de freins au vélo qu'en matière de motivations**. Ainsi, si la météo est un frein pour 68 % des femmes, elle ne l'est que pour 58 % des hommes. La peur du vol concerne elle 42 % des femmes contre 35 % des hommes. Enfin, le sentiment d'insécurité peut freiner 50 % des femmes contre 44 % des hommes.

Autres freins identifiés

540 personnes ont identifié des freins supplémentaires à ceux proposés dans le questionnaire. Voici ceux qui reviennent le plus (sans ordre d'importance) :

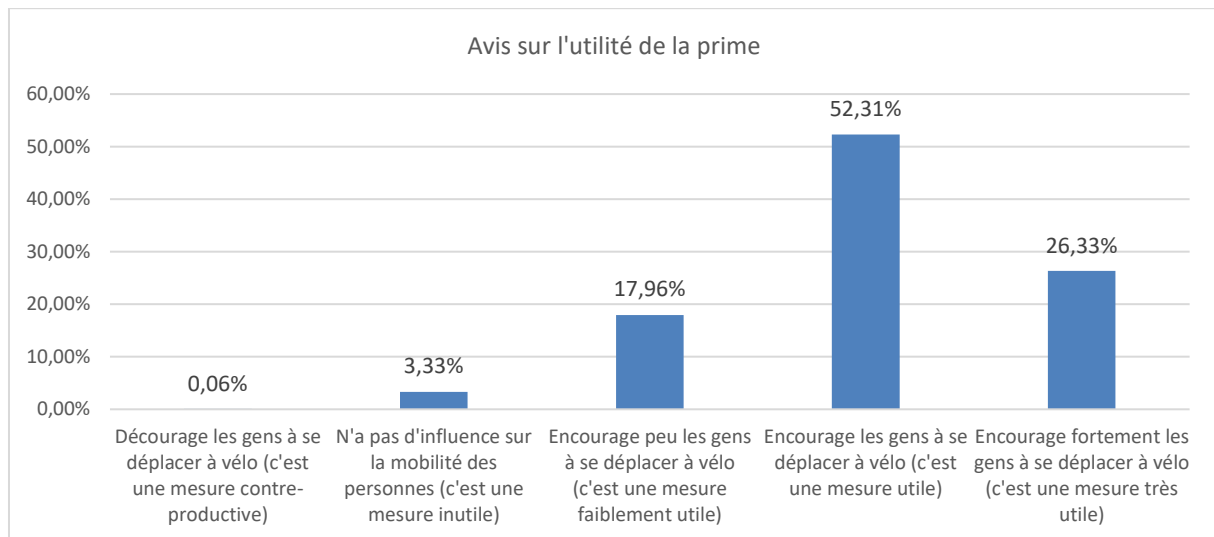
- L'état des routes, des chemins/Les routes glissantes à cause du gel, des feuilles mortes, de la neige/Manque d'entretien/La boue sur les chemins de campagnes (à cause notamment des tracteurs)/Les trous, l'encombrement des voiries/Les chantiers ;
- Intermodalité compliquée/Tarif vélo dans le train trop élevé/Vélo interdit dans le bus, le tram, le métro/Manque de places dans le train ;
- Coût de l'équipement (de protection)/Manque d'équipements, d'accessoires ;

- Manque de luminosité/Absence d'éclairage ;
- Distance trop longue/Temps de trajet trop important ;
- Besoin de transporter des objets, des choses encombrantes, des courses ;
- Travail à pauses/Horaires irréguliers ;
- Absence de sanitaires, de douches, d'infrastructures à destination (travail) ;
- Manque de réparateurs vélo/Délais d'entretien ou de réparation très longs ;
- Nécessité de disposer en journée d'une voiture de service pour les déplacements professionnels (visite de chantiers) ;
- Mauvaises expériences vécues à vélo/Accidents antérieurs à vélo ;
- Le fait d'être une femme (remarques sexistes, injures) ;
- Grossesse.

Avis divers sur la prime

Utilité de la prime

A la question « **Selon moi, cette prime encourage-t-elle les gens à se déplacer à vélo ?** », voici ce que les sondés ont répondu :



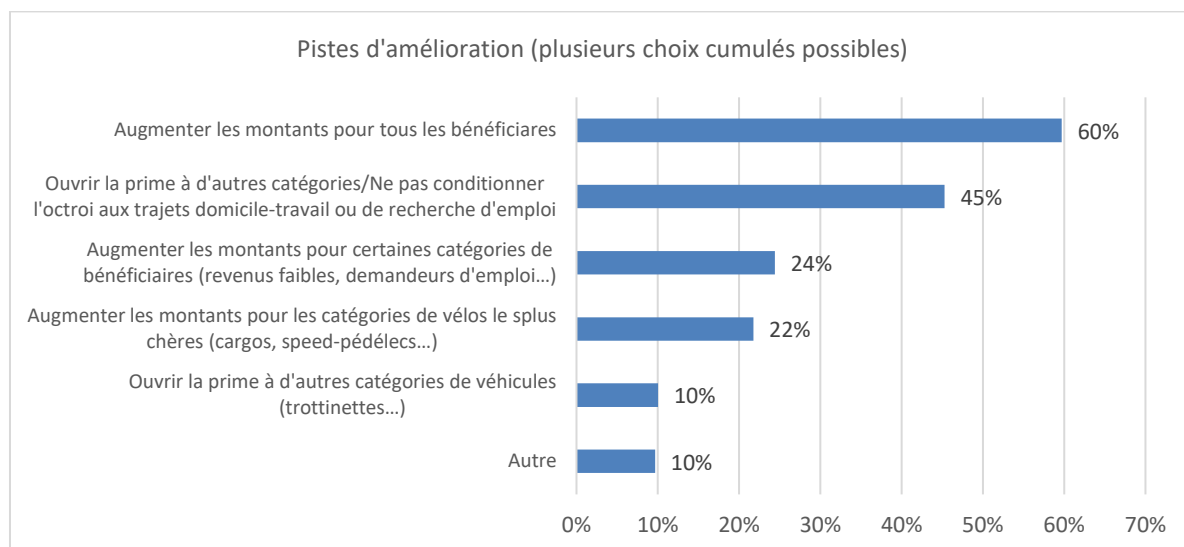
Selon 78,64 % des répondants, la prime vélo est utile voire très utile pour encourager les gens à se déplacer à vélo. 17,96 % la jugent faiblement utile et seuls 3,39 % l'estiment inutile voire contre-productive.

Les 70 personnes qui jugent la prime inutile voire contre-productive ont avancé les explications suivantes (sans ordre d'importance) :

- Montant insuffisant pour avoir une influence déterminante sur le choix de mobilité ou d'achat/La prime ne représente pas grand-chose par rapport au coût d'un bon vélo ou d'un vélo électrique/La prime ne permet pas de modifier les comportements mais d'acheter un vélo plus adapté ;
- C'est surtout une mesure d'encouragement/de récompense ;
- Il serait plus utile d'améliorer les infrastructures/la sécurité routière/de taxer davantage les voitures de société.

Améliorations possibles de la prime

Pour **76 % des répondants**, la prime est **améliorable**, 24 % l'estiment parfaite. Parmi les pistes d'amélioration proposées, voici celles que les répondants ont choisies (plusieurs choix cumulés possibles par répondant) :



Pour 60 % des personnes qui estiment que la prime est améliorable (soit 46 % de l'ensemble des sondés), il faudrait augmenter globalement les montants. Cela confirme l'avis partagé par beaucoup des personnes qui jugent la prime inutile voire contre-productive.

Pour un peu moins de la moitié des personnes (45 %) qui jugent la prime améliorable (soit 34 % de l'ensemble des sondés), **la prime devrait être ouverte à d'autres catégories de personnes** (elle ne devrait pas être conditionnée à un usage domicile-travail ou de recherche d'emploi).

Parmi les sondés qui jugent la prime améliorable, 10 % proposent d'autres pistes de solution que celles suggérées par l'enquête. Voici celles qui reviennent le plus parmi les 625 solutions avancées, et que nous avons tenté de rassembler par catégories (lesquelles se recoupent parfois), et sans ordre de priorité :

Procédure :

- Accélérer le processus pour que la prime soit octroyée plus rapidement/Réduire les délais de traitement ;
- Alléger la charge administrative pour les demandeurs/Rendre la procédure plus simple et plus accessible (notamment pour les publics moins numérisés) ;

Montants :

- Faire davantage coïncider le montant avec le niveau de revenus/Supprimer la prime pour les plus gros revenus ;
- Le montant de la prime doit être un pourcentage du montant d'achat, sans plafond ;
- Augmenter les montants spécifiquement pour les travailleurs/Ne pas octroyer de montants supérieurs pour les personnes sans emploi ;
- Augmenter les montants pour les personnes isolées et pas seulement pour les familles ;
- Octroyer le même montant pour toutes et tous ;

- Ne pas distinguer vélo musculaire et vélo électrique pour le calcul des montants (le vélo musculaire est moins polluant/moins énergivore et doit être au moins autant encouragé) ;
- Au sein d'un même ménage, permettre de cumuler, pour un seul vélo, la prime de deux personnes afin d'augmenter le montant octroyé (ex : pour un vélo-cargo utilisé pour le transport des enfants) ;

Conditions d'octroi/Cadre réglementaire :

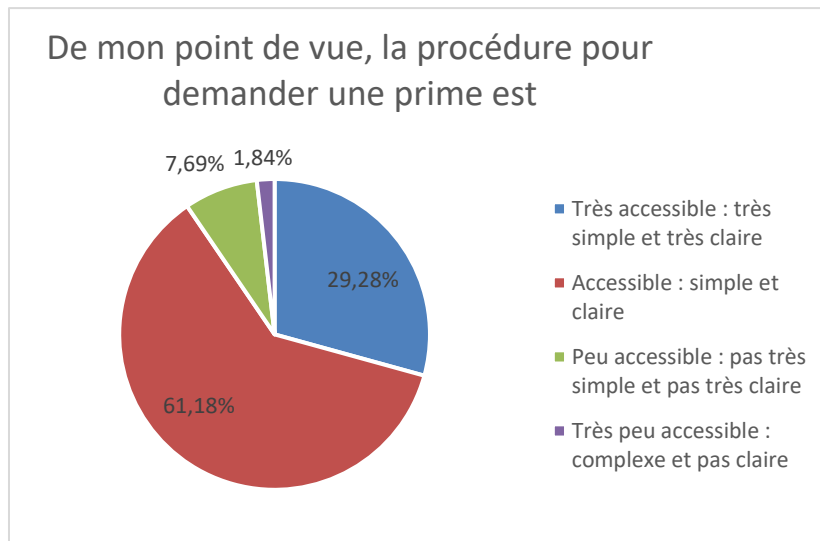
- Récompenser l'usage plutôt que l'achat/Calculer le prix de la prime en fonction de l'usage réel/Octroyer une prime supplémentaire en fonction de nombre de kilomètres parcourus (au bout d'un an par exemple) ;
- Ouvrir la prime aux remorques de vélo (notamment pour le transport d'enfants) ;
- Ouvrir la prime aux élèves/étudiants (qui se rendent à l'école à vélo) ;
- Ouvrir la prime aux équipements (de sécurité) du cycliste ;
- Ouvrir la prime aux frais d'entretien du vélo/Octroyer une prime de base pour l'achat et, annuellement, une prime pour l'entretien ;
- Ouvrir la prime à toutes et tous, sans conditions ;
- Prime automatique à l'achat, déduite directement de la facture chez le commerçant/Percevoir la prime sans devoir au préalable déboursier la totalité du montant d'achat/Prime demandée par le vendeur et non par l'acheteur/Ne pas devoir avancer l'argent avant de demander la prime/Automatiser l'octroi pour les personnes qui entrent dans les conditions ;
- Augmenter le montant en cas de radiation de la plaque d'immatriculation de la voiture/Couvrir 100% des frais d'achat du vélo en cas d'abandon de la voiture ;
- Octroyer la prime plus d'une fois/Permettre de recevoir la prime pour plusieurs vélos (selon les différents besoins de mobilité, on peut avoir plusieurs modèles) ;
- Encourager l'achat par l'employeur via une prime à l'employeur ;
- Ouvrir la prime au leasing ;

Autres propositions (parfois hors périmètre de la prime)

- Remplacer la prime par un bon d'achat ;
- Fournir un kit « sécurité » lors de l'octroi de la prime/Offrir un bon d'achat pour l'équipement du cycliste ;
- Coupler ou conditionner la prime à l'abandon de la voiture ;
- Stimuler la dépense locale ;
- Encourager davantage la seconde main ;
- Renforcer le contrôle en matière d'utilisation du vélo (certains bénéficiaires ne l'utilisent jamais aux fins prévues par la prime) ;
- Investir davantage/avant tout dans les infrastructures et aménagements cyclables/dans la sécurité routière ;
- Renforcer d'autres leviers d'action (taxer davantage les voitures de société, augmenter l'indemnité kilométrique domicile-travail à vélo...)/Supprimer la prime vélo et utiliser l'argent pour d'autres mesures (indemnités domicile-travail accrue, infrastructures...) ;
- Proposer un achat groupé via la Région wallonne/Permettre d'acheter, directement via la Région wallonne, un vélo de qualité ;
- Améliorer la communication/Mieux faire connaître les primes vélo.

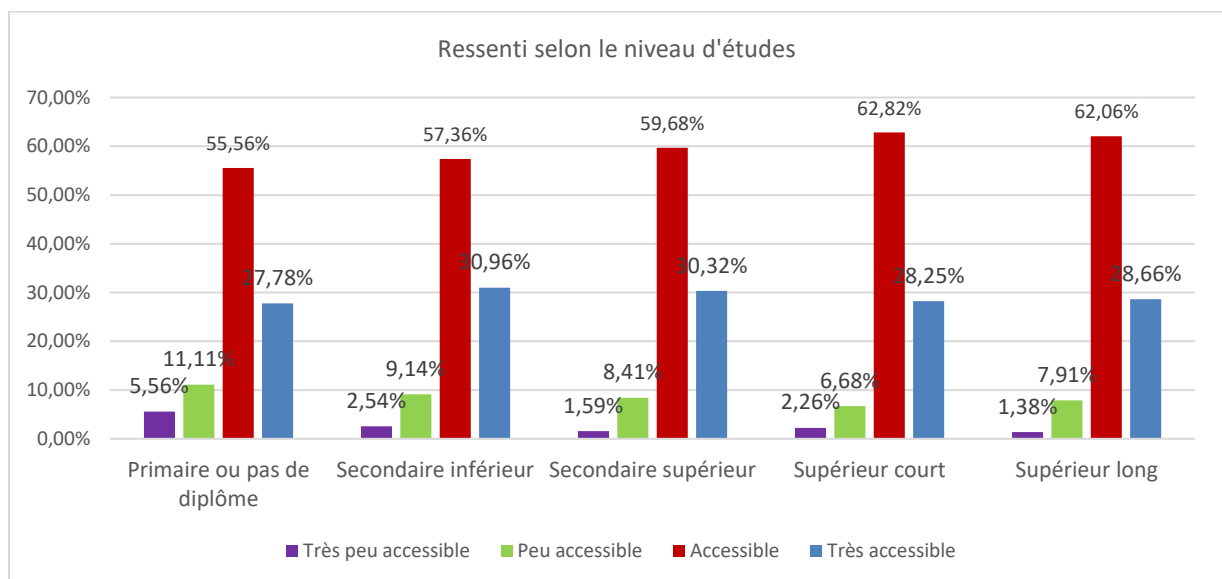
La procédure de demande de prime

Dans l'ensemble, les répondants trouvent la **procédure accessible voire très accessible (90,47 %)**, c'est-à-dire (très) simple et (très) claire.



Les ressentis divergent en fonction du niveau d'étude : **plus il est bas, plus le pourcentage de répondants qui trouvent la procédure peu voire très peu accessible est élevé.** Ainsi, 16,67 % des personnes disposant au maximum d'un diplôme d'enseignement primaire trouvent la procédure peu voire très peu accessible, contre 9,16 % des personnes ayant un diplôme

d'enseignement supérieur et 10,40 % des personnes ayant un diplôme du secondaire inférieur ou supérieur.



Parmi les pistes proposées par un peu plus de 250 répondants, pour rendre la procédure plus accessible, on peut citer les plus courantes (sans ordre de priorité) :

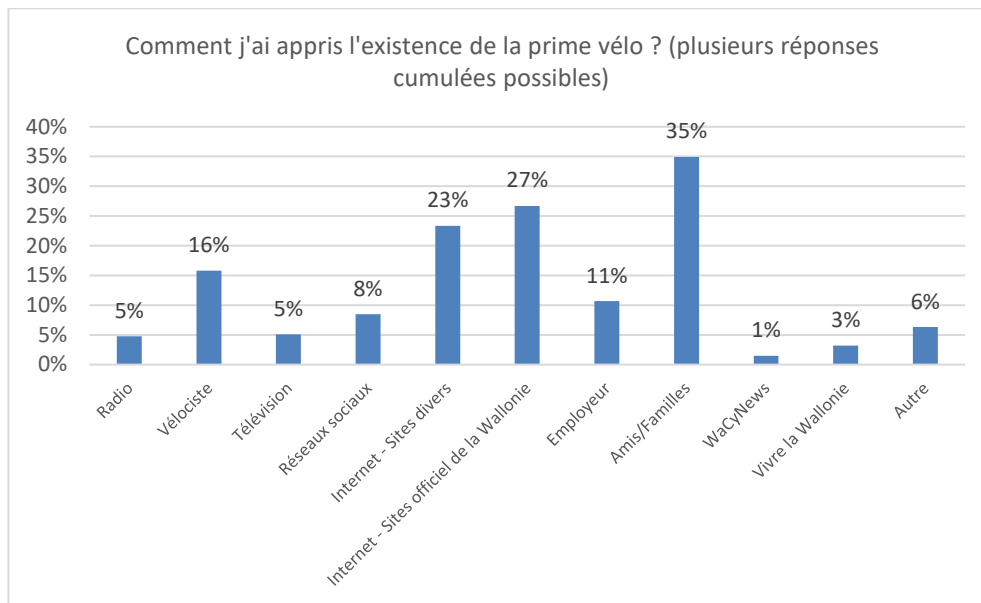
- Prévoir une procédure alternative pour les personnes ne disposant pas des compétences ou des outils numériques nécessaires (procédure papier, guichets physiques) ;
- Avoir plus facilement accès en direct à un interlocuteur ;
- Exiger moins de documents justificatifs/Ne pas exiger d'attestation de l'employeur, la remplacer par un engagement sur l'honneur ;
- Permettre au vélociste d'introduire directement la demande de prime ;
- Octroyer automatiquement et directement la prime à l'achat ;

- Permettre de faire la demande de prime directement via l'employeur ;
- Résoudre les problèmes informatiques liés à la plateforme (procédure d'authentification, bugs...);

La communication

Canaux de communication

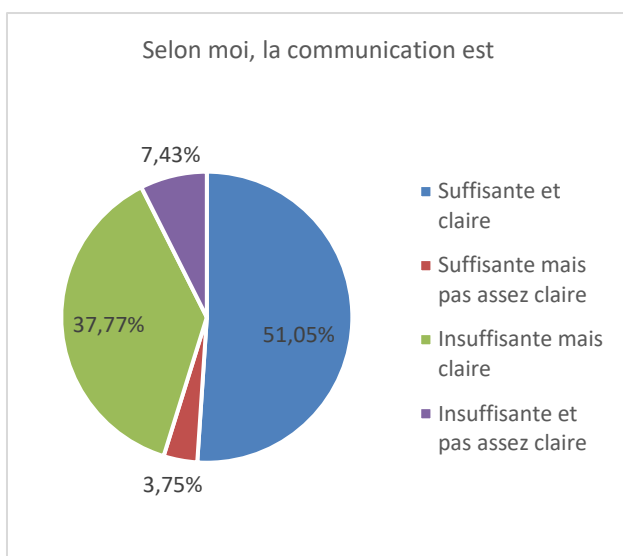
Internet est le canal principal via lequel les répondants (58 %) ont eu connaissance de la prime. Viennent en premier lieu (27 %) les sites officiels de la Wallonie (wallonie.be et mobilite.wallonie.be...), suivis des sites divers (23 %) et des réseaux sociaux (8 %). Le **bouche à oreille** est également un canal important : la famille/les amis pour 35 % des sondés, le vélociste pour 16 % et l'employeur pour 11 %.



Avis sur la communication

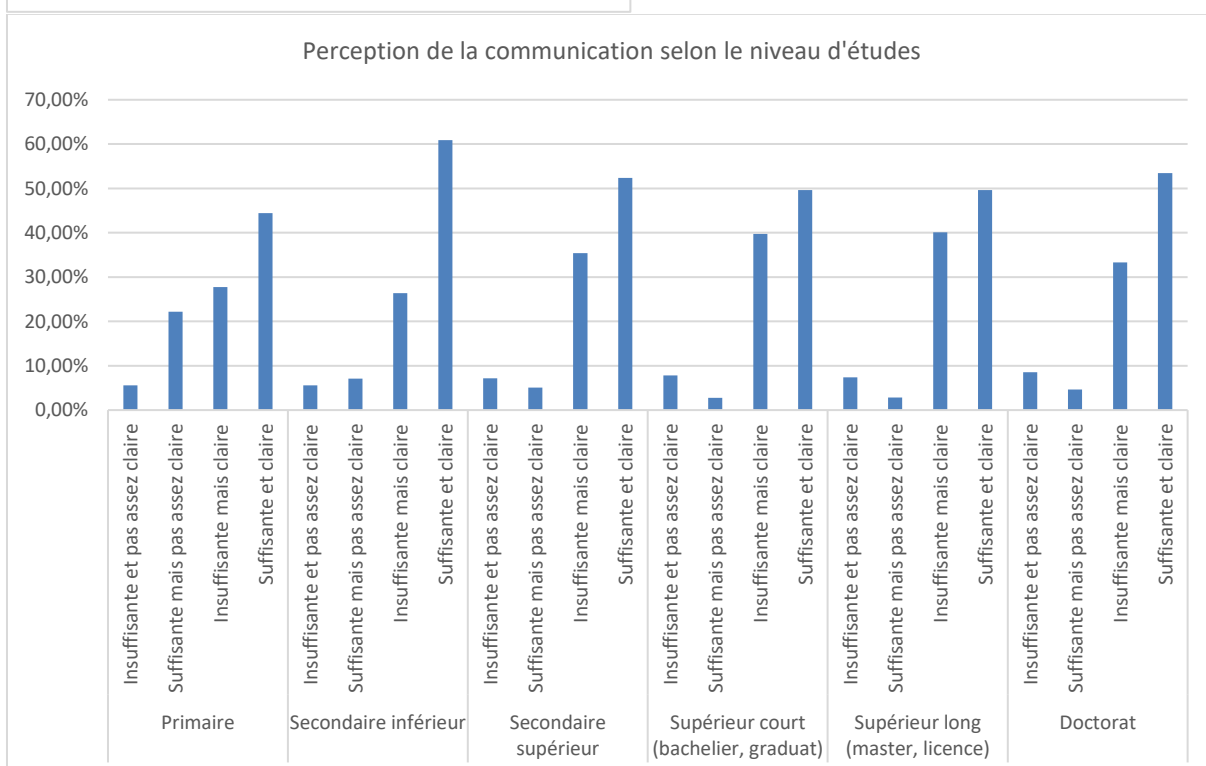
La moitié (51 %) des répondants jugent la communication autour des primes « suffisante et claire », 37,77 % la jugent « insuffisante mais claire », 3,43 % la jugent « suffisante mais pas assez claire » et 7,43 % la jugent « insuffisante et pas assez claire ».

Pour la grande majorité (88,82 %), la communication est donc claire. Par contre, elle n'est jugée suffisante que par une grosse moitié (54,80 %).



Les personnes avec un niveau de diplôme plus faible trouvent plus souvent que la communication n'est pas claire : 13,95 % des personnes sans diplôme ou avec un diplôme primaire la jugent pas claire contre 10,65 % des personnes avec un diplôme d'enseignement supérieur.

En revanche, les personnes avec un niveau de diplôme plus faible trouvent plus souvent qu'elle est suffisante : 67,91 % des personnes sans diplôme ou avec un diplôme primaire la trouvent suffisante, contre 52,8 % des personnes avec un diplôme d'enseignement supérieur.



Comment améliorer la communication

941 répondants ont émis des propositions d'amélioration en matière de communication. Voici celles qui reviennent le plus souvent :

- Relancer régulièrement des campagnes de pub/Multiplier les canaux de communications/Spots radio ou télé/Rappel en fin d'émission « Contact » ;
- Faire davantage de publicité dans les médias généralistes/Toucher davantage les non-initiés, les non convaincus, les non-cyclistes ;
- Davantage d'infos via les réseaux sociaux ;
- Davantage d'infos via le vélociste/Avoir l'info d'office quand on achète un vélo ;
- Davantage d'infos via l'employeur/L'employeur devrait d'office en parler ;

- Davantage d'infos via le FOREM/Les demandeurs d'emploi devraient d'office recevoir l'info ;
- Augmenter l'info (affichage) dans les lieux publics (gares, arrêts de bus, hôpitaux, cinémas, théâtres, administrations communales...)
- Affichage le long des autoroutes ;
- Courrier toutes boîtes ;
- Simplifier la réglementation/Conditions multiples et complexes/Difficile de savoir si on est éligible/Difficile de comprendre à quel montant on a droit en fonction de sa situation, de son vélo ;
- Les communes devraient davantage en parler (via bulletin communal ou autre) ;
- Site internet difficile à trouver/Beaucoup de liens avant d'arriver à la bonne information ;
- Le montant promis dans les pubs (jusqu'à 40% du prix d'achat) est trompeur ;
- Affichage chez les concessionnaires automobiles ;
- Augmenter/Améliorer la communication pour les germanophones ;
- Mieux communiquer sur le budget restant.

Conclusions

Les primes vélo en faveur des particuliers rencontrent du succès depuis leur lancement voici trois ans, avec près de 13 000 demandes introduites à ce jour. Un succès qui, selon les répondants de l'enquête, serait encore supérieur si la communication, jugée globalement claire mais peut-être insuffisante, était renforcée.

Si l'administration a pu rencontrer certaines difficultés à suivre le rythme des demandes, l'arriéré tend à diminuer et le nombre de dossiers clôturés dépasse maintenant les 11 000, pour quasiment 10 000 primes octroyées et 70 % du budget consommé. Au vu des données actuelles, environ 14 000 primes seront octroyées avant épuisement du budget.

En matière de mobilité cyclable, le rôle incitatif de la prime vélo semble rempli, puisque la grande majorité des bénéficiaires se déplacent plus souvent à vélo qu'avant et estiment que cette prime les motive à le faire. Globalement, ils jugent cette mesure publique utile bien qu'insuffisante, et pointent la nécessité d'agir sur d'autres leviers, au premier rang desquels les infrastructures et la sécurité routière.

En matière d'achat, la prime a eu une influence pour près de la moitié d'entre eux : sans la perspective d'une prime, ils auraient opté pour un vélo de moindre qualité ou sans assistance électrique, ou auraient retardé ou renoncé à cet achat. Pour les demandeurs d'emploi, la prime a eu un impact encore plus marqué sur la décision d'achat, puisque 70 % d'entre eux n'auraient pas acheté de vélo, auraient retardé leur achat ou auraient choisi un vélo de moindre qualité ou sans assistance électrique.

De manière générale, on note que les bénéficiaires ne sont pas uniquement cyclistes : le taux de possession du permis de conduire est d'ailleurs supérieur à la moyenne wallonne et près de 80 % des bénéficiaires déclarent se déplacer aussi en voiture. En revanche, le taux de motorisation (accès à une voiture) est probablement inférieur à la moyenne wallonne. 55 % des bénéficiaires sont également des usagers des transports en commun.

Sans trop de surprise, les personnes qui se déplacent le plus à vélo sont celles qui ont le moins souvent accès à une voiture et qui habitent à moins de 10 km de leur lieu de travail.

En tant que premier public-cible, les actifs occupés représentent la grande majorité des bénéficiaires, et l'usage fréquent qu'ils font du vélo – très majoritairement électrique – correspond à l'objectif de mobilité cyclable utilitaire poursuivi par cette mesure d'encouragement.

En revanche, les demandeurs d'emploi sont sous-représentés, alors qu'ils constituent le deuxième public-cible et que des majorations spécifiques sont prévues pour eux. Il en va de même pour les familles monoparentales et les personnes disposant d'un faible revenu. Le rapport nous apprend que les personnes présentant un niveau d'éducation plus faible sont aussi fortement sous-représentées et, dans une moindre mesure, qu'elles considèrent plus souvent la procédure de demande de prime comme complexe.

Dès lors, il serait intéressant de réfléchir aux raisons pour lesquelles ces publics sont sous-représentés et aux solutions à dégager pour les toucher davantage, particulièrement dans le cadre d'un dispositif public visant à encourager certains comportements par le biais d'un incitant financier. Une piste de solution est probablement à chercher dans la simplification des conditions d'octroi et du calcul des montants, avec un double effet positif escompté : d'une part, cela rendrait le dispositif plus lisible et accessible pour les citoyens et, d'autre part, cela fluidifierait le processus de traitement pour l'administration.

En matière de défaut de représentativité, la procédure de demande de prime, uniquement numérique, a probablement une influence. Les problématiques sociétales d'inégalité d'accès aux services digitaux et de non-recours aux droits débordent largement le cadre des primes vélo, mais rien n'interdit d'estimer que mieux faire connaître et renforcer les services physiques d'aide aux usagers (de type Espaces Wallonie, Espaces publics numériques, guichets...) constitueraient des éléments de réponse. À l'avenir, dans le cas d'un dispositif de prime similaire, proposer comme second choix une démarche papier pourrait être envisagé, mais en tenant impérativement compte des implications pour l'administration (charge de travail et délais supplémentaires), et sans toutefois pouvoir garantir une balance avantages/inconvénients positive pour l'utilisateur.

Le rapport nous apprend en revanche que les ménages avec enfants sont sur-représentés au sein des bénéficiaires des primes vélo, ce qui tend à confirmer le potentiel du vélo (cargos) en matière de mobilité familiale et, notamment, en remplacement d'une deuxième voiture.

En ce qui concerne les facteurs qui influent sur l'utilisation du vélo, le bien-être – physique et mental – induit par la pratique du vélo est la motivation la plus souvent exprimée, suivie des considérations environnementales et sociétales. La météo, puis l'insécurité, sont quant à elles les freins les plus partagés. En matière de politique de communication et de sensibilisation, ces facteurs doivent être pris en compte afin de maximiser l'impact final recherché, à savoir le transfert modal.

En résumé

Le présent rapport confirme la pertinence d'une prime à l'achat comme mesure publique d'encouragement au transfert modal, complémentaire à un ensemble d'autres leviers d'action dans le cadre d'une politique cyclable intégrée et transversale, telle que voulue par le Plan Wallonie cyclable 2030.

Il rappelle également l'importance d'appliquer des solutions adéquates pour toucher davantage les publics non-initiés ou plus fragiles, mais également les femmes, lesquelles ne représentent que 43 % des bénéficiaires.