

N° 8365⁷

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

**portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020
relative au climat**

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DE LA CHAMBRE DES SALARIES

(10.7.2024)

Par lettre du 26 juin 2024, Monsieur Serge Wilmes, ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité, a soumis le projet de règlement grand-ducal et les amendements gouvernementaux sous rubrique pour avis à la Chambre des salariés.

Amendements gouvernementaux au projet de loi n°8365 portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat

Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019

- portant introduction d'une aide financière pour la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO₂
- modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

*

L'OBJECTIF DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL ET DES AMENDEMENTS SOUS AVIS

1. Le Plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC) pour la période 2021-2030 vise plusieurs objectifs écologiques ambitieux à l'horizon 2030 : la réduction des émissions de gaz à effet de serre (ci-après les « émissions de GES ») de 55% par rapport à 2005, l'augmentation de la part des énergies renouvelables dans la consommation finale brute d'énergie à 37%, ainsi qu'une amélioration de l'efficacité énergétique de 44%. Etant donné qu'environ 60% des émissions totales de GES du Luxembourg peuvent être attribués au secteur des transports, la promotion de la mobilité électrique joue un rôle crucial dans la décarbonation du pays.

2. Pour donner suite aux annonces faites par le premier ministre Luc Frieden lors du discours sur l'état de la nation en relation avec les aides étatiques dites « Klimabonus Mobilité » visant l'électrification de la mobilité, le Conseil de gouvernement a approuvé en sa séance du 19 juin 2024 le projet de règlement grand-ducal sous avis (ci-après le « PRGD ») qui vise une modification du règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019 portant introduction d'une aide financière pour la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO₂.

3. Pour rappel, le régime applicable jusqu'au 30 juin 2024 prévoit les aides suivantes :

- 1) Des aides financières pour l'acquisition de véhicules motorisés électriques purs (dits « 100% électrique ») et à pile à hydrogène (les aides financières pour les véhicules hybrides rechargeables dits « plug-in » étant limitées aux véhicules commandés avant fin 2021) :
 - 8.000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût HTVA du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 180 wattheure/kilomètre (18 kWh/100 km) ;
 - 8.000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût HTVA lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique dépasse

- 180 wattheure/kilomètre (18 kWh/100 km), sous réserve qu'il comporte au moins sept places assises ou que la puissance nette maximale de son système de propulsion est inférieure ou égale à 150 kilowatt ;
- 3.000 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût HTVA du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes dont la consommation d'énergie électrique dépasse 180 wattheure/kilomètre (18 kWh/100 km) ;
- 2) Des aides financières pour encourager le recours à la mobilité active moyennant un subside pour les cycles et les cycles à pédalage assisté (« pedelecs25 ») :
- 600 euros, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût HTVA du cycle respectivement du cycle à pédalage assisté.

4. Concernant le régime « Klimabonus Mobilité » , le PRGD vise, entre autres :

- la reconduction du régime d'aides financières actuellement en place durant une période de trois mois supplémentaires, à savoir jusqu'au 30 septembre 2024 ;
- l'introduction d'une nouvelle graduation des aides à partir du 1^{er} octobre 2024 ;
- l'introduction d'une nouvelle aide financière pour les véhicules électriques d'occasion.

5. Les amendements gouvernementaux apportent trois modifications au projet de loi n°8365 qui a comme objectif la transposition en droit luxembourgeois des dispositions de la directive (UE) 2023/259 relative au système d'échange de quotas d'émissions, projet de loi qui a été déposé le 26 mars 2024 et avisé par la Chambre des salariés (ci-après la « CSL ») en date du 10 mai 2024.¹

6. Tandis que les amendements 2 et 3 font suite à des rectifications apportées à la directive à transposer qui ne nécessitent pas de commentaires de la CSL, **le premier amendement s'inscrit dans le même contexte que le PRGD précité en visant une extension des domaines d'intervention du fonds climat et énergie (financement)** à travers l'introduction d'une possibilité de subventionner, premièrement, l'acquisition de vélos cargo dans le cadre du régime « Klimabonus Mobilité » et, deuxièmement, l'installation de systèmes collectifs de gestion intelligente de charge et l'équipement d'un immeuble collectif existant en vue de l'installation de bornes de charge intégrées dans ce système.

7. Vu le lien direct entre les deux projets, notre Chambre s'exprime dans cet avis en même temps par rapport aux deux documents.

8. Avant de passer aux commentaires de la CSL concernant les différentes modifications proposées, nous tenons tout d'abord à souligner que notre Chambre soutient pleinement une décarbonation poussée du secteur des transports qui est sans doute indispensable afin de réaliser les objectifs écologiques en matière de réduction des émissions de GES.

9. Sur les dernières années, nous avons réclamé de manière récurrente que les aides financières dites « Klimabonus Mobilité » soient échelonnées en fonction de critères environnementaux et de paramètres sociaux. Cependant, tandis qu'un certain échelonnement sera introduit par le PRGD sous avis, nous constatons que ce ciblage va de pair avec une baisse générale du niveau des aides étatiques et cela indépendamment du revenu des bénéficiaires. Ainsi, le PRGD sous avis vise à nos yeux plutôt une réduction des dépenses étatiques qu'un ciblage écologique et social des aides, approche qui est fort regrettable au vu des efforts conséquents qui restent à faire au niveau de la décarbonation du secteur des transports !

*

¹ <https://wdocs-pub.chd.lu/docs/exped/0147/132/295320.pdf>

LES MODIFICATIONS PROPOSEES ET LES COMMENTAIRES DE LA CHAMBRE DES SALARIES

La hausse de la durée de détention minimale des véhicules subventionnés

10. À l'heure actuelle, le bénéficiaire d'une prime « Klimabonus Mobilité » en relation avec l'acquisition d'un véhicule électrique doit respecter une durée de détention minimale de 12 mois.

11. Dans le souci de prévenir l'exportation respectivement la vente prématurée de véhicules ayant bénéficié de subventions au Luxembourg, l'article 1^{er} propose, entre autres, de porter cette durée de détention minimale à 3 années pour les véhicules acquis à partir du 1^{er} octobre 2024.

12. En outre, cette modification est censée stimuler l'émergence d'un marché de l'occasion pour les voitures 100% électriques.

13. Tandis que notre Chambre soutient cette modification, nous nous demandons s'il ne faudrait pas également limiter à quelle fréquence une personne peut bénéficier aux aides financières pour véhicules électriques. En effet, en ce qui concerne les aides pour vélos et pedelecs²⁵, le recours à l'aide est limité à une fois tous les 5 ans. Or, aucune disposition similaire existe actuellement en relation avec les aides pour véhicules électriques, tandis que leur production coûte énormément en ressources naturelles et qu'il faudrait généralement éviter que certains bénéficiaires accumulent plusieurs voitures (et donc plusieurs aides) respectivement changent de voiture tous les 3 ans.

14. En effet, une personne physique pourrait par exemple être propriétaire de deux (ou multiples) véhicules électriques subventionnés respectivement profiter tous les 3 ans à deux niveaux – une fois en tant que bénéficiaire direct de la prime pour acquisition d'un véhicule électrique et une fois de manière indirecte lors de la vente à travers la prime pour occasions proposée par le PRGD sous avis.

15. En outre, le fait qu'une personne physique peut profiter de facto infiniment de cette aide financière est non seulement socialement injuste (un ménage à faible revenu n'a pas les moyens pour s'acheter une nouvelle voiture électrique tous les ans), mais risque également de soutenir le gaspillage de ressources naturelles d'autant plus que le marché de l'occasion est actuellement de facto inexistant.

La prolongation des aides actuelles jusqu'au 30 septembre 2024 inclusivement

16. Vu que le régime actuel arrive théoriquement à sa fin au 30 juin 2024, l'article 1^{er} propose de prolonger transitoirement les aides actuelles pour les véhicules électriques purs et les véhicules à pile à hydrogène de 3 mois jusqu'au 30 septembre 2024 inclusivement.

17. Les véhicules acquis durant cette période doivent être mis en circulation pour la première fois au plus tard le 30 septembre 2025.

18. La Chambre des salariés salue cette prolongation transitoire qui est indispensable afin de donner aux acquéreurs une certaine prévisibilité tout en évitant que le marché des véhicules électriques s'effondre durant la période qui précède l'adoption de la nouvelle graduation des aides à partir du 1^{er} octobre 2024.

La nouvelle graduation des aides à partir du 1er octobre 2024

19. Pour les véhicules électriques dont la date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule est comprise entre le 1er octobre 2024 et le 30 juin 2026 inclusivement, et qui sont mis en circulation pour la première fois au plus tard le 30 juin 2027 inclusivement, le PRGD propose les aides suivantes :

1° **6.000 euros (contre 8.000 euros actuellement)**, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût HTVA du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes **dont la consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 160 wattheure/kilomètre** (16 kWh/100 km) ;

- 2° **6.000 euros (contre 8.000 euros actuellement)**, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût HTVA du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes **dont la consommation d'énergie électrique dépasse 160 wattheure/kilomètre** (16 kWh/100 km), **sous réserve qu'il comporte au moins sept places assises**, y compris celle du conducteur, **et que le requérant de l'aide financière** ou, dans le cas d'un contrat de location ou de leasing, le détenteur du véhicule inscrit sur le certificat d'immatriculation ou identifié sur le contrat de location ou de leasing, **est une personne physique faisant partie d'un ménage qui se compose d'au moins cinq personnes** ;
- 3° **3.000 euros (contre 8.000 euros actuellement)**, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût HTVA du véhicule, lorsque le véhicule est une voiture automobile à personnes **remplissant une des conditions suivantes** :
- a) **sa consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 180 wattheure/kilomètre** (18 kWh/100 km) ;
 - b) **sa consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 200 wattheure/kilomètre** (20kWh/100 km) **et la puissance nette maximale de son système de propulsion est inférieure ou égale à 150 kilowatt** ;
- 4° **6.000 euros (contre 8.000 euros actuellement)**, sans pour autant dépasser 50 pour cent du coût HTVA du véhicule, **lorsque le véhicule est une camionnette** ;
- 5° **50 pour cent** du coût HTVA du véhicule, sans toutefois pouvoir dépasser **1.000 euros (inchangé)**, lorsque le véhicule est un **quadricycle, un motocycle ou un cyclomoteur**.

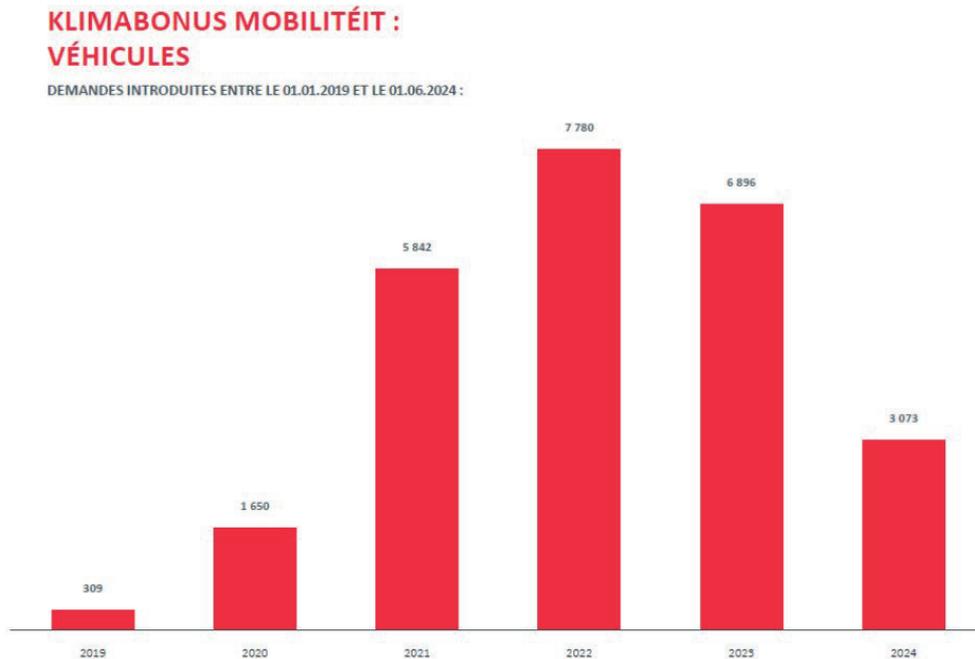
20. Les voitures électriques dont la consommation d'énergie électrique dépasse 200 Wh/km (ou 180 Wh/km lorsque leur puissance est supérieure à 150 kilowatt) ne seront plus visées par le régime d'aides financières (contre 3.000 euros actuellement).²

21. Avant de commenter ces propositions, nous tenons tout d'abord à souligner que la croissance très dynamique de la part des voitures électriques parmi les nouvelles immatriculations observée depuis le début des années 2020 commence à ralentir, voire à se dissiper ce qui risque de mettre en péril la réalisation des objectifs en matière d'électrification du secteur des transports.

22. En effet, au vu des données récentes du ministère de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité (graphique ci-dessous), le nombre de demandes introduites auprès du ministère pour les aides financières en relation avec des véhicules électriques a commencé à stagner, voire à baisser depuis 2022.

² Selon les auteurs du PRGD, à peine 10% des part de marché des voitures électriques sont concernées. Il s'agit avant tout de voitures de grande taille et de voitures sportives, se situant dans les gammes de prix élevées.

Graphique 1 : le nombre de demandes introduites pour aides
« Klimabonus Mobilité » (véhicules électriques)



Données et Graphique : ministère de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité³.

23. Or, cette perte de dynamique depuis 2022 est en nette contradiction avec les efforts importants qui restent à faire afin de réaliser les objectifs fixés dans le cadre du PNEC qui vise une quote-part des véhicules électriques respectivement de type plug-in hybride de 49% dans le total des véhicules immatriculés au Luxembourg à l'horizon 2030.

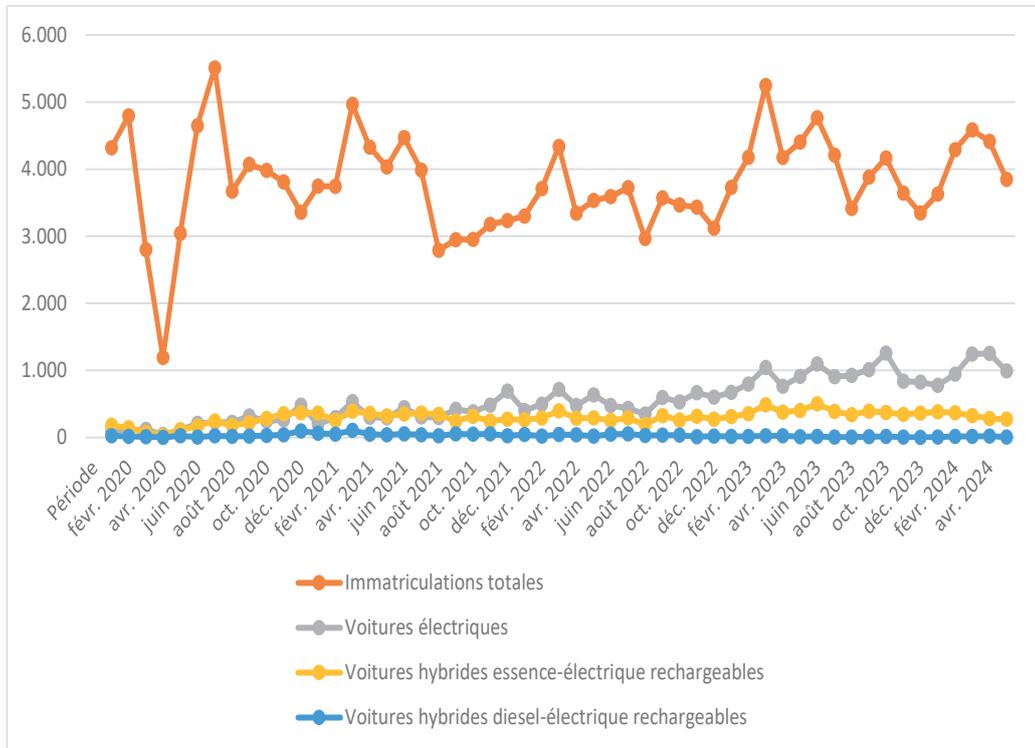
24. De plus, au vu des dernières données concernant la quote-part des véhicules électriques parmi les nouvelles immatriculations respectivement parmi le total des voitures immatriculées⁴, il appert de manière évidente que les objectifs du PNEC sont très ambitieux et que des incitations fiscales conséquentes pourraient jouer un rôle crucial afin de réaliser la décarbonation du secteur du transport qui est, comme souligné par les auteurs du PRGD sous avis, indispensable afin de réaliser une baisse conséquente des émissions de GES au Luxembourg.

25. S'il est vrai que les voitures électriques ont connu un essor depuis plusieurs années, il faut tout de même souligner que leur quote-part parmi les nouvelles immatriculations est largement insuffisante pour réaliser les objectifs du PNEC. Ainsi, en mai 2024, parmi les 3.847 immatriculations, seulement 990 étaient des voitures électriques et 284 des voitures hybrides plug-in.

³ <https://gouvernement.lu/dam-assets/documents/actualites/2024/06/14-wilmes-klimabonus/prsentation-powerpoint-klimabonus-wunnen-et-klimabonus-mobilitit-2.pdf>

⁴ <https://data.public.lu/fr/datasets/entreprises-transport-transport-routier-vehicules/#resources>

Graphique 2 : L'évolution du nombre de nouvelles immatriculations par mois (2020-mai 2024)

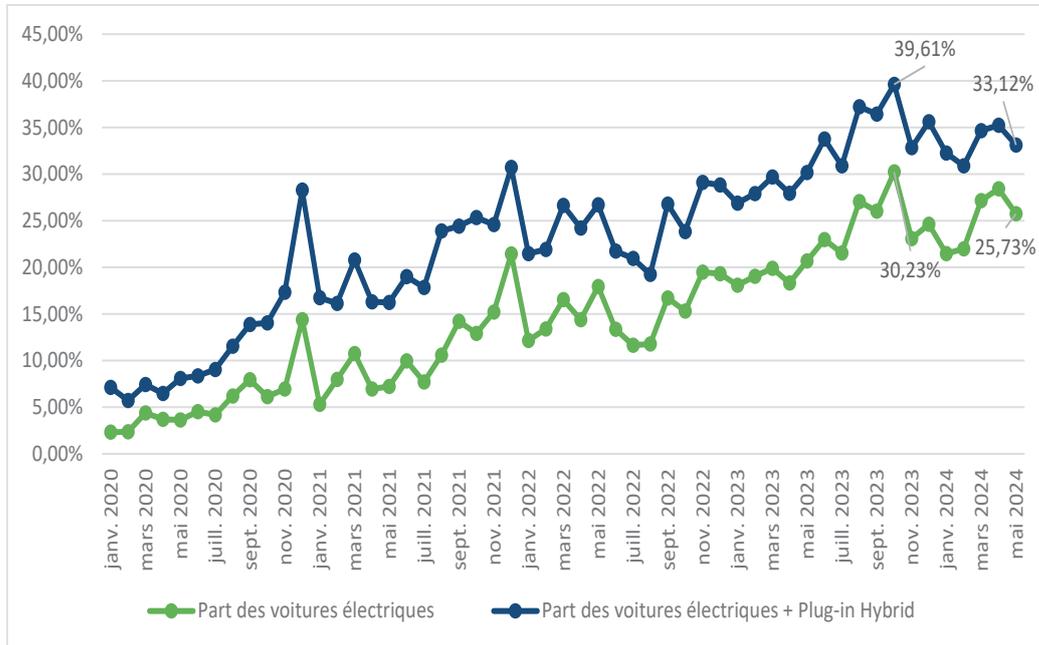


Données : STATEC ; Graphique : CSL.

26. Ainsi, en mai 2024, les voitures électriques représentaient 25,73% des nouvelles immatriculations et en somme, les voitures électriques et les voitures hybrides plug-in représentaient seulement 33,12% des nouvelles immatriculations, quote-part qui est bien évidemment largement insuffisante pour atteindre le taux de 49% parmi le total des véhicules immatriculés à l'horizon 2030 tel que visé par le PNEC.

27. En outre, il faut noter que l'essor des véhicules électriques a non seulement perdu en dynamique, mais que leur quote-part parmi les nouvelles immatriculations a même fortement baissé depuis son pic en octobre 2023 (30,23% pour les voitures électriques respectivement 39,61 pour les voitures électriques + plug-in).

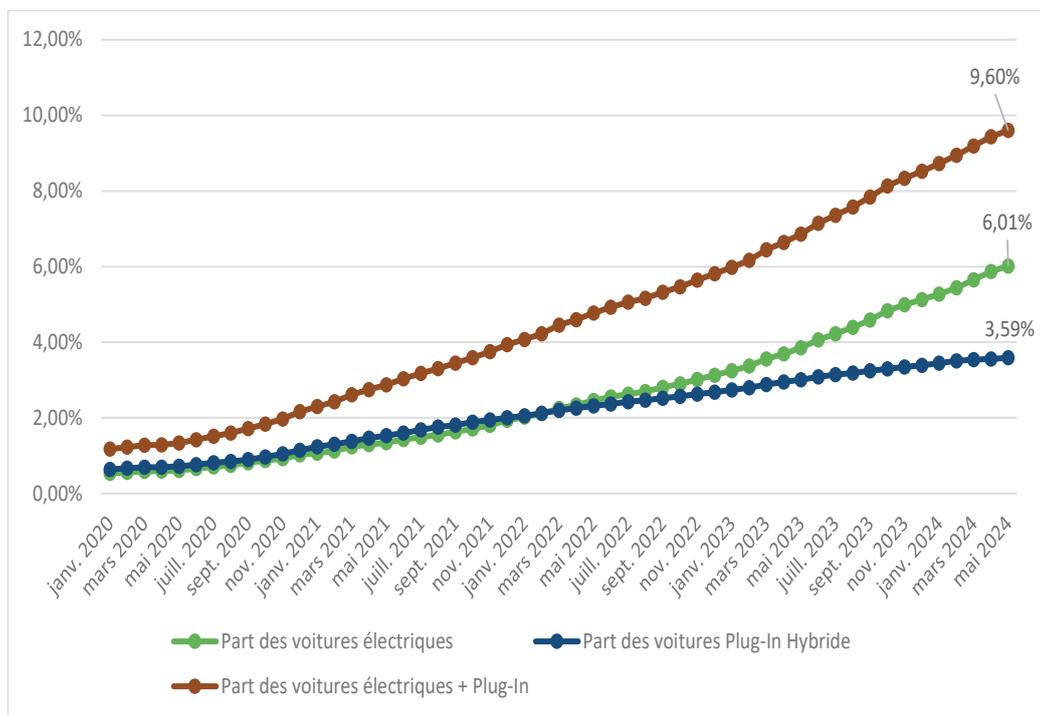
Graphique 3 : L'évolution de la quote-part des voitures électriques parmi les nouvelles immatriculations par mois (2020-mai 2024)



Données : STATEC ; Graphique : CSL.

28. Parmi les 456.845 voitures immatriculées au Luxembourg en mai 2024, seulement 27.477 étaient des voitures électriques et 16.390 des voitures hybrides plug-in. Ainsi, tandis que la quote-part des voitures électriques parmi le total des voitures électriques ne cesse à augmenter, nous constatons que les taux atteints actuellement – 3,59% pour les voitures hybrides plug-in, 6,01% pour les voitures électriques et donc 9,60% au total – restent très éloignés de l'objectif du PNEC. De plus, la trajectoire récente appert sans doute insuffisamment dynamique pour atteindre ces objectifs à l'horizon 2030.

Graphique 4 : L'évolution de la quote-part des voitures électriques parmi le total des voitures immatriculées (2020-mai 2024)



Données : STATEC ; Graphique : CSL.

29. Au vu des évolutions décevantes décrites ci-dessus et des efforts conséquents à faire afin de réaliser les objectifs du PNEC en matière de décarbonation du secteur des transports, notre Chambre est d'avis qu'il est fort incohérent de baisser les aides financières « Klimabonus Mobilité » pour véhicules électriques et cela de manière indifférée pour tous les ménages.

30. Si notre Chambre salue le fait que le montant octroyé sera déterminé à partir du 1^{er} octobre 2024 plus étroitement en fonction de critères écologiques, nous regrettons de constater que l'aide maximale pour les voitures les moins consommatrices baissera également. En effet, nous sommes d'avis qu'il serait mieux d'introduire un véritable ciblage social des aides en optant pour un échelonnement en fonction de critères de revenu tout en maintenant l'aide maximale actuelle de 8.000 euros pour les acquéreurs à revenus modestes.

31. Les résultats enregistrés dans des pays comme l'Allemagne confirment d'ailleurs qu'une baisse, voire une suppression des aides financières pour véhicules électriques peut avoir un effet important et immédiat sur les ventes ; à la suite de la suppression du *Umweltbonus für Elektrofahrzeuge*, la part des voitures électriques parmi les nouvelles immatriculations a baissé de 18,9% en juin 2023 à seulement 14,6% en juin 2024, tendance qui aura un impact important sur la réalisation des objectifs de l'Allemagne en matière de décarbonation du secteur des transports.⁵

32. La Norvège, qui est le leader mondial de l'électrification de la mobilité motorisée individuelle, n'a réduit ses avantages fiscaux que lorsque les voitures électriques sont devenues la norme en dépassant aujourd'hui 90% des nouvelles immatriculations.

⁵ Notons d'ailleurs que cette évolution a également un effet sur les investissements engagés par les entreprises qui font partie de la chaîne de production des voitures électriques (batteries, etc.) ce qui risque de freiner davantage et à long terme la transition verte.

33. Au vu des données précitées, l'argumentation des auteurs du projet respectivement du gouvernement appert fort incohérente d'un point de vue écologique (et social) et donne plutôt l'impression qu'il s'agit d'un prétexte pour baisser les dépenses publiques !

34. Concernant plus spécifiquement le point 2°, si nous soutenons le fait que les aides prennent en compte les besoins des familles nombreuses, nous nous demandons tout de même pourquoi cette aide est limitée aux voitures électriques comportant 7 places assises ou plus, étant donné qu'un ménage composé de 5 personnes (et donc éligible) n'aurait théoriquement que besoin de 5 places.

35. En sus, nous regrettons de constater qu'un ménage monoparental avec 3 enfants à charge (ce qui est également « une famille nombreuse ») ayant in fine les mêmes besoins en matière de mobilité qu'un couple avec 3 enfants est exclu de l'aide vu que le demandeur doit être une personne physique faisant partie d'un ménage qui se compose d'au moins cinq personnes.

36. En effet, cette approche est non seulement en contradiction avec le commentaire des articles et l'exposé des motifs du PRGD évoquant explicitement les familles nombreuses comme cible de la mesure, mais elle est également en contradiction avec les annonces faites par le premier ministre lors du discours sur l'état de la nation lors duquel il a annoncé qu'une « *exception est prévue pour les voitures électriques destinées aux familles avec trois enfants ou plus* ». (page 35)⁶

37 Par conséquent, nous demandons que la taille du ménage qui est nécessaire pour accéder à cette aide financière soit réduite à 4 personnes (1 adulte + 3 enfants) pour les ménages monoparentaux !

38. En outre, notre Chambre tient à demander des explications supplémentaires concernant l'exception prévue au point 3°, b) qui dispose que l'acquéreur d'un véhicule dont la consommation d'énergie électrique est supérieure à 180 wattheure/kilomètre (18kWh/100 km) mais inférieure à 200 wattheure/kilomètre (20kWh/100 km) peut tout de même profiter d'une aide allant jusqu'à 3.000 euros à condition que la puissance nette maximale de son système de propulsion soit inférieure ou égale à 150 kilowatt.

39. En effet, cette exception n'est pas commentée par les auteurs et elle nous semble incohérente étant donné que c'est in fine la consommation en énergie électrique qui devrait être décisive d'un point de vue écologique.

L'introduction d'une aide financière pour les voitures et camionnettes 100% électriques âgées d'au moins trois années

40. Afin de stimuler le marché des occasions, il est également proposé d'introduire une aide financière pour l'acquisition de voitures et camionnettes d'occasion 100% électriques pour les véhicules dont la date de conclusion du contrat de vente est comprise entre le 1er octobre 2024 et le 30 juin 2026 inclusivement, et qui n'ont pas encore été immatriculés à l'étranger :

- Le montant de l'aide financière s'élève à 1.500 euros ;
- La voiture d'occasion doit être âgée d'au moins trois années ;
- Le bénéficiaire de l'aide ne doit pas faire partie du même ménage que le vendeur ;
- Le bénéficiaire doit détenir le véhicule pendant au moins deux années à la suite de son acquisition.

41. La Chambre des salariés salue l'introduction d'une aide financière pour les véhicules 100% électriques d'occasion.

⁶ <https://gouvernement.lu/dam-assets/documents/actualites/2024/06/11-etat-nation/lag-vun-der-natioun-2024-fr.pdf>

L'introduction d'une aide financière pour les vélos cargo et la suppression partielle des aides pour vélos et pedelecs25

42. Afin de promouvoir le recours à la mobilité active, il est également proposé d'introduire une aide financière pour l'acquisition d'un « cycle à pédalage assisté électrique ou cycle permettant de transporter, à l'arrière et à l'avant du conducteur ou uniquement à l'arrière ou à l'avant du conducteur, des charges de personnes ou de marchandises, disposant d'une charge utile d'au moins 140 kilogrammes et présentant des possibilités de transport qui sont indissociables du cycle à pédalage assisté électrique ou du cycle » (vélos cargo).

43. L'aide est réservée aux vélos cargo acquis à partir du 1^{er} octobre 2024 et le montant de l'aide financière s'élève à 50% du coût HTVA du cycle, sans toutefois pouvant dépasser 1.000 euros.

44. Les amendements gouvernementaux sous avis modifient la loi climat afin de rendre possible le financement de cette aide pour vélos cargo à travers le fonds climat et énergie.

45. La Chambre des salariés salue l'introduction d'une aide financière pour l'acquisition de vélos cargo qui représentent une vraie alternative par rapport aux voitures pour certains ménages.

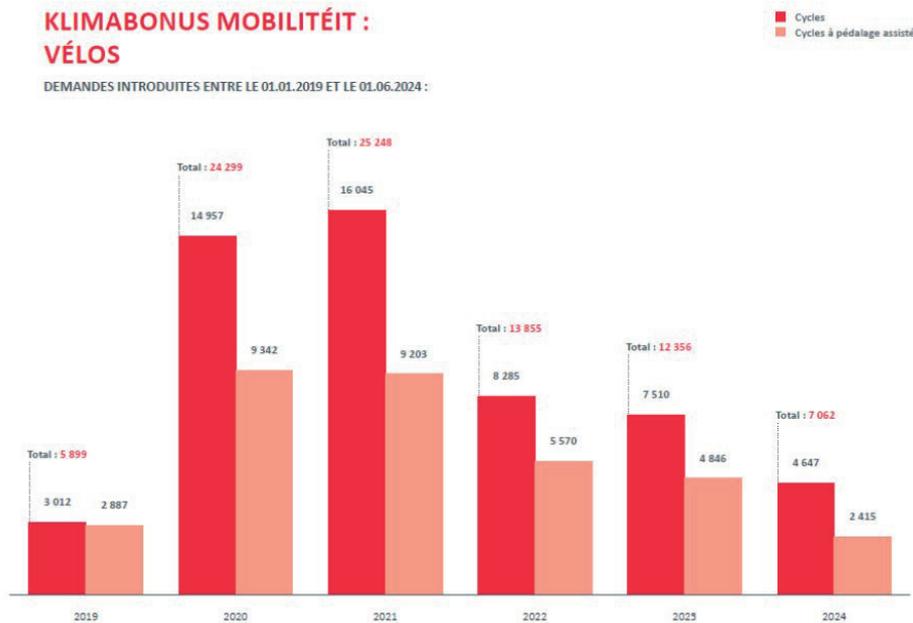
46. Cependant, en même temps, notre Chambre regrette que les auteurs proposent également la suppression partielle des aides pour cycles et cycles à pédalage assisté (pedelecs25) en les réservant à partir du 1^{er} octobre 2024 aux personnes bénéficiant d'une allocation de vie chère ou d'une prime énergie durant la même année où le véhicule est acquis.

47. En effet, si l'objectif primaire constitue dans la réduction des émissions de GES et la promotion de la mobilité active et douce (et donc la mobilité la moins émettrice), il est fort incohérent de supprimer l'aide financière pour vélos⁷ pour la majorité des ménages tout en maintenant les aides financières pour voitures électriques (sans échelonnement social d'ailleurs !). Notons dans ce contexte également que le recours à la mobilité active réduit non seulement les émissions de GES, mais peut également avoir un effet baissier sur les dépenses du système de santé vu l'impact positif indéniable sur la santé publique.

48. S'il est vrai que les aides financières pour l'acquisition d'un vélo respectivement d'un pedelec25 ont connu un net succès depuis leur introduction avec, selon les auteurs, près de 78.000 subsides accordés pour un montant de plus de 33 millions d'euros, **notre Chambre n'est pas d'accord avec la déclaration faite par le premier ministre lors du discours sur l'état de la nation selon laquelle, avec presque 80.000 vélos subventionnés, « notre objectif visant à augmenter le nombre de vélos électriques en circulation est largement atteint ».** (pages 35-36).

49. De plus, selon les données récentes du ministère de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité (graphique ci-dessous), le nombre de demandes introduites auprès du ministère pour les aides financières en relation avec l'acquisition de cycles et cycles à pédalage assisté a carrément chuté depuis son pic en 2022.

Graphique 5 : le nombre de demandes introduites pour aides « Klimabonus Mobilité » (cycles et cycles à pédalage assisté)



Données et Graphique : ministère de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité⁸.

50. Notons d'ailleurs que les aides pour certains autres véhicules 100% électriques seront maintenues à un niveau inchangé (quadricycles, motocycles et cyclomoteurs). Ainsi, une personne peut cumuler une aide financière pour une voiture avec une aide financière pour un motocycle et donc profiter simultanément à deux occasions lors de l'acquisition d'un véhicule motorisé tandis que l'acquéreur d'un vélo n'a droit à aucune aide, approche qui est en forte contradiction avec les efforts nécessaires au niveau de la décarbonation (et de la promotion de la santé publique) et qui donne l'impression d'un gouvernement qui ne reconnaît pas le vélo comme réelle alternative par rapport à la mobilité motorisée !

51. Au lieu de supprimer intégralement cette aide pour la majorité des ménages, on aurait par exemple pu proposer un échelonnement social en réservant la prime actuelle d'un montant maximal de 600 euros aux personnes bénéficiant d'une allocation de vie chère ou d'une prime énergie tout en accordant aux autres bénéficiaires le montant maximal initial de 300 euros tel qu'introduit initialement.

L'introduction d'une possibilité de subventionner l'installation de systèmes collectifs de gestion intelligente de charge dans les immeubles collectifs à travers le fonds climat et énergie

52. Les amendements gouvernementaux sous avis proposent d'introduire la possibilité de subventionner à travers le fonds climat et énergie l'installation de systèmes collectifs de gestion intelligente de charge et l'équipement d'un immeuble collectif existant en vue de l'installation de bornes de charge intégrées dans ce système.

53. L'installation et l'équipement de l'immeuble peut être subventionné à hauteur de 50% du prix HTVA, avec un plafond de 25.000 euros. L'objectif est d'inciter notamment les copropriétés « à prendre une approche globale à l'installation d'une infrastructure de charge, ce qui est préférable d'un point de vue technique, économique et administratif. »

⁸ <https://gouvernement.lu/dam-assets/documents/actualites/2024/06/14-wilmes-klimabonus/prsentation-powerpoint-klimabonus-wunnen-et-klimabonus-mobilitit-2.pdf>

54. Notons que les amendements gouvernementaux ne créent que la base légale pour le financement à travers le fonds climat et énergie tandis que les modalités et conditions précises de la subvention et son interaction avec la subvention pour les bornes de charge individuelles seront définis par voie de règlement grand-ducal, projet qui sera avisé par notre chambre à un stade ultérieur.

55. Etant donné que l'accès à la charge à domicile constitue pour de nombreux ménages une condition préalable à l'acquisition d'un véhicule 100% électrique et au vu des retards importants qui persistent au niveau de l'installation de systèmes collectifs de charge dans les immeubles bâtis en copropriété (problèmes de coordination, financement, etc.), notre Chambre salue à priori l'introduction d'une possibilité de subventionner des systèmes de gestion capables de gérer dès le départ l'ensemble des besoins futurs du bâtiment en matière d'infrastructures de charge. Toutefois, nous tenons à nous réserver le droit de commenter la mesure en détail une fois que les conditions et modalités d'octroi et de calcul de cette aide soient précisées par voie de règlement grand-ducal.

Les « coûts » du PRGD selon la fiche financière

56. Selon la fiche financière, le coût budgétaire total annuel du PRGD sous avis est estimé à hauteur de 46 millions d'euros et continuera d'être porté à charge du fonds climat et énergie conformément à la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

57. En détail, le coût est évalué comme suit :

- 1) Les parts de marché des nouvelles voitures 100% électriques en 2024 sont estimées à 25%, soit 12.500 voitures pour l'année 2024. On estime qu'une voiture sur cinq ne respecte pas la durée de détention minimale. Sur les 10.000 voitures restantes :
 - 4.000 bénéficieraient d'une prime 6.000 euros : 24 millions d'euros ;
 - 5.000 bénéficieraient d'une prime 3.000 euros : 15 millions d'euros ;
 - 1.000 seraient exclues du régime sur base de leur consommation électrique.
- 2) On estime à 1.000 le nombre de voitures d'occasion pouvant bénéficier d'une prime : 1,5 million d'euros ;
- 3) On estime le nombre de nouvelles camionnettes 100% électriques immatriculées en 2024 à 600 : 3,6 millions d'euros ;
- 4) S'y ajouteraient 800 quadricycles, motocycles et cyclomoteurs en 2024 : 800.000 euros ;
- 5) S'y ajouteraient encore 500 vélos (subside moyen 385 euros) et 500 pedelecs25 (subside moyen 585 euros), ainsi que 500 vélos cargo : 1 million d'euros.

58. En ce qui concerne la fiche financière, notre Chambre tient à souligner qu'il ne s'agit en fait pas d'un « coût budgétaire », mais qu'il s'agit en réalité plutôt d'une économie budgétaire étant donné que le PRGD sous avis propose une baisse des aides financières accessibles aux acquéreurs de véhicules électriques, réduction qui est d'ailleurs en forte contradiction avec les objectifs ambitieux fixés dans le PNEC et qui semble refléter plutôt la volonté du gouvernement de réduire les dépenses publiques qu'un effort réel d'échelonner les aides selon des critères écologiques et sociaux !

*

PLUSIEURS REMARQUES COMPLEMENTAIRES DE LA CSL

Densifier et compléter le réseau de bornes de charge dans les communes à besoin élevé

59. À part des coûts financiers liés à l'acquisition d'une voiture électrique, il existe de nombreux autres facteurs qui rendent la transition vers l'électromobilité disproportionnellement difficile pour les ménages modestes. En effet, les ménages aisés qui sont généralement propriétaires/locataires de maisons unifamiliales spacieuses respectivement d'appartements récents ont souvent accès à un garage

respectivement une place de stationnement avec la possibilité d'y installer une borne de charge électrique et se trouvent donc dans une situation nettement plus avantageuse en ce qui concerne la transition vers l'électromobilité que les ménages moins aisés qui intègrent souvent des maisons en rangée respectivement des petits appartements plutôt anciens sans accès à une place de stationnement et une borne de charge privée (la problématique est d'ailleurs thématifiée par les auteurs des amendements gouvernementaux sous avis).

60. Ces problèmes structurels risquent de constituer une barrière importante à la transition vers l'électromobilité. Par conséquent, nous demandons que le nombre de bornes publics qui demeure aujourd'hui largement insuffisant soit multiplié dans les régions à besoin élevé et que les communes concernées soient responsabilisées et investissent dès maintenant massivement dans les infrastructures de charge à proximité des quartiers concernés tout en envisageant des idées novatrices tel que l'aménagement de parkings de quartier où chaque ménage résident ait accès/droit à une place de stationnement avec borne de charge, ce qui pourrait non seulement dynamiser la transition vers l'électromobilité, mais également diminuer le nombre de voitures circulant à l'intérieur des quartiers résidentiels.

Garantir le droit à des transports publics sûrs, confortables et ponctuels

61. Au vu de l'étalement urbain conséquent qui marque le paysage luxembourgeois, il est évident que la décarbonation de la mobilité individuelle jouera un rôle important dans la transition verte du pays. Toutefois, nous tenons à souligner qu'une politique de mobilité durable ne doit pas se focaliser sur la mobilité individuelle motorisée vu les nombreux désavantages liés à une telle approche unidimensionnelle (consommation élevée de certaines ressources naturelles rares, congestion, etc.).

62. C'est pourquoi il faut impérativement mobiliser des investissements d'envergure pour promouvoir les transports en commun en développant un réseau de transport public couvrant autant que possible l'ensemble du territoire du Luxembourg et permettant de concurrencer l'usage du véhicule privé. La CSL rappelle que l'objectif de la politique des transports publics devrait être de garantir le droit à des transports en commun sûrs, confortables et ponctuels à toutes les personnes vivant et travaillant dans notre pays.

63. Dans ce contexte, il est également indispensable de renforcer la coopération transfrontalière et de viser une extension ambitieuse des infrastructures de transport public dans la Grande Région, investissements qui seront non seulement vecteur de la transition verte, mais également incontournables pour garantir l'attractivité et la pérennité du système économique luxembourgeois.

Repenser l'aménagement du territoire et limiter l'étalement urbain

64. Comme évoqué ci-dessus, l'étalement urbain particulièrement important qui marque le paysage luxembourgeois rend, en sus de ses nombreux autres effets regrettables (artificialisation du sol, etc.), le développement d'un tissu de transports publics couvrant tous les citoyens extrêmement difficile.

65. En effet, l'étalement urbain limite à la fois l'efficacité du transport public et la possibilité d'assurer ce droit à la mobilité à chacun. Or, étant donné que même la mobilité individuelle motorisée 100% électrique restera toujours moins efficace que les transports en commun, il est indispensable de promouvoir une politique d'aménagement du territoire qui permet de rendre notre société et son fonctionnement plus efficaces et qui est compatible avec le développement des infrastructures nécessaires pour réaliser les objectifs en matière de décarbonation du secteur du transport.

66. En conséquence, chaque projet immobilier futur devrait être évalué en fonction de sa situation géographique et des possibilités de le connecter au réseau du transport public. Même si on se trouve actuellement au Luxembourg au milieu d'une crise du droit au logement, entamer des constructions à n'importe quel endroit sans évaluer les conséquences en matière de trafic, de soutenabilité et de densité ne sert pas la cause, mais peut, au contraire, même être nocif à l'évolution de notre société en général. Créer des zones résidentielles densifiées dans l'espace urbain et périurbain et à proximité des nœuds du réseau de transport public, et notamment du réseau ferroviaire déjà en existence, constitue la clé de voûte d'une transition écologique accélérée et efficace du secteur du transport.

CONCLUSION

67. **Vu le lien direct entre les deux projets, notre Chambre s'exprime dans cet avis à la fois par rapport aux amendements gouvernementaux au projet de loi n°8365 portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat et par rapport au projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019 portant introduction d'une aide financière pour la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO₂.**

68. **Tout d'abord, nous soutenons les amendements gouvernementaux sous avis** visant, entre autres, de rendre possible le subventionnement étatique, à travers le fonds climat, de l'acquisition de vélos cargo respectivement l'installation de systèmes collectifs de gestion intelligente de charge et l'équipement d'un immeuble collectif existant en vue de l'installation de bornes de charge intégrées dans ce système.

69. **Cependant, la Chambre des salariés ne peut que rejeter le projet de règlement grand-ducal sous avis.**

70. **Bien que certains aspects du projet soient à saluer** – la hausse de la durée de détention minimale des véhicules subventionnés, la prolongation temporaire des aides actuelles jusqu'au 30 septembre 2024 inclusivement, ainsi que l'introduction d'une aide financière pour les voitures électriques d'occasion respectivement pour les vélos cargo – **notre Chambre ne peut ni soutenir la suppression partielle des aides financières pour vélos et pedelecs²⁵ ni approuver la nouvelle graduation des aides financières pour voitures électriques.**

71. En effet, **si l'objectif central est de réduire les émissions de GES tout en développant une société plus durable et moins consommatrice en ressources naturelles, la mobilité active devrait être promue de manière prioritaire. Par conséquent, il est fort incohérent de supprimer l'aide financière pour cycles pour la majorité des ménages tout en maintenant les aides financières pour voitures électriques (et même pour les quadricycles, motocycles et cyclomoteurs).**

72. Notons dans ce contexte également que **le recours à la mobilité active réduit non seulement les émissions de GES, mais peut également avoir un effet baissier sur les dépenses du système de santé vu l'impact positif indéniable sur la santé publique.** En outre, **si les aides financières pour cycles ont connu un succès conséquent entre 2020 et 2021,** force est de constater que **cette dynamique est en train de se dissiper,** évolution qui risque d'être accélérée par la suppression partielle des aides.

73. **Aux yeux de la Chambre des salariés, il est important de promouvoir davantage la mobilité douce et active et de reconnaître le cycle finalement comme réelle alternative par rapport à la mobilité individuelle motorisée. Par conséquent, au lieu de supprimer intégralement cette aide pour la majorité des ménages, on aurait par exemple pu proposer un échelonnement social en réservant la prime actuelle d'un montant maximal de 600 euros aux personnes bénéficiant d'une allocation de vie chère ou d'une prime énergie tout en accordant aux autres bénéficiaires le montant maximal initial de 300 euros tel qu'introduit initialement.**

74. **Tandis que les voitures électriques ont connu un véritable essor depuis le début des années 2020, force est de constater que les données les plus récentes témoignent d'un ralentissement conséquent, voire d'un retournement de cette tendance.** En effet, selon les données récentes de mai 2024, **ni la quote-part des voitures électriques parmi les nouvelles immatriculations (25,73% pour les voitures électriques respectivement 33,12% voitures hybrides plug-in incluses), ni la part des voitures électriques dans le total des voitures immatriculées (6,01% respectivement 9,60%) sont actuellement proche du niveau nécessaire pour atteindre l'objectif du PNEC qui vise une électrification de 49% du parc luxembourgeois à l'horizon 2030 (voitures de société incluses).**

75. **Au vu des évolutions décevantes décrites ci-dessus et de l'écart important entre la trajectoire actuelle et les objectifs du PNEC en matière de décarbonation du secteur des transports, notre Chambre est d'avis qu'il est fort incohérent de baisser les aides financières « Klimabonus Mobilité » pour véhicules électriques et cela de manière indifférée pour tous les ménages.**

76. Si notre Chambre salue le fait que le montant octroyé sera déterminé à partir du 1^{er} octobre 2024 plus étroitement en fonction de critères écologiques, nous regrettons de constater que l'aide maximale pour les voitures les moins consommatrices baissera également et cela pour tous les ménages. En effet, nous sommes d'avis qu'il serait mieux d'introduire un véritable ciblage social des aides en optant pour un échelonnement en fonction de critères de revenu tout en maintenant l'aide maximale actuelle de 8.000 euros pour les acquéreurs à revenus modestes.

77. En ce qui concerne l'exception prévue pour les familles nombreuses, nous regrettons de constater qu'un ménage monoparental avec 3 enfants à charge (ce qui est également « une famille nombreuse ») ayant in fine les mêmes besoins en matière de mobilité qu'un couple avec 3 enfants serait exclu de l'aide vu que le demandeur doit être une personne physique faisant partie d'un ménage qui se compose d'au moins cinq personnes. Ainsi, nous demandons que la taille du ménage qui est nécessaire pour accéder à cette aide financière soit réduite à 4 personnes (1 adulte + 3 enfants) pour les ménages monoparentaux.

78. De manière générale, au vu du ralentissement de l'évolution de la part des voitures électriques parmi les nouvelles immatriculations, l'argumentation des auteurs du projet respectivement du gouvernement appert fort incohérente d'un point de vue écologique (et social) et donne plutôt l'impression qu'il s'agit d'un prétexte pour baisser les dépenses publiques.

79. Par conséquent, notre Chambre rejette le projet de règlement grand-ducal sous avis.

Luxembourg, le 10 juillet 2024

Pour la Chambre des salariés,

Le Directeur,
Sylvain HOFFMANN

La Présidente,
Nora BACK

