

N° 8577¹

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

PROJET DE LOI

**portant introduction d'une aide financière
pour des installations permettant la recharge
de véhicules électriques**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(22.8.2025)

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet de mettre en place un nouveau régime d'aides financières destiné à soutenir l'installation de bornes de charge pour véhicules électriques et de systèmes collectifs de gestion de charge dans les immeubles collectifs, en remplacement du régime actuel qui arrive à échéance fin 2025.

En bref

- La Chambre de Commerce salue la volonté du Gouvernement de maintenir un cadre incitatif clair et cohérent pour le déploiement d'infrastructures de charge privées et collectives.
- Elle salue l'approche retenue : une aide proportionnelle au coût d'investissement avec des plafonds unitaires différenciés.
- Elle souligne toutefois que les projections financières présentées sont très incertaines et dépendantes des évolutions du marché.
- Elle invite le Gouvernement à simplifier encore davantage les démarches nécessaires à l'obtention des aides et propose la mise en place de dispositifs d'accompagnement administratif et technique.
- La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis, sous réserve de prise en compte de ses commentaires.

*

CONTEXTE

Concernant le contexte législatif

Le Projet s'inscrit dans la continuité des politiques publiques visant à favoriser la mobilité électrique et à réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, conformément aux engagements internationaux et européens du Grand-Duché.

Le régime d'aides à l'installation de bornes de charge pour véhicules électriques est jusqu'à présent encadré par la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat¹ et à son règlement d'exécution. Ce régime, financé par le Fonds « Climat et énergie », arrive à échéance le 31 décembre 2025.

Parallèlement, le cadre européen a évolué. L'Union européenne, à travers le Règlement (UE) 2023/1804 relatif au déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs², impose des objectifs contraignants en matière de densité, d'accessibilité et d'interopérabilité des infrastructures de charge

¹ Lien vers la loi modifiée du 15 décembre 2020

² Lien vers le Règlement (UE) 2023/1804 relatif au déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs

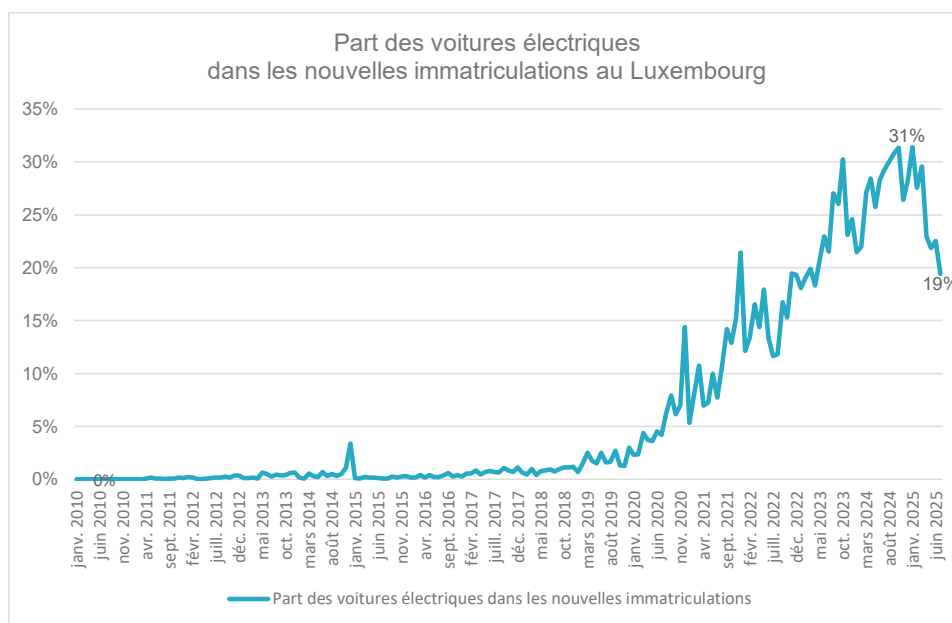
électrique. Le respect de ces obligations implique l'adaptation des régimes d'aides nationaux afin de soutenir des installations compatibles avec les standards techniques harmonisés, notamment l'OCPP (Open Charge Point Protocol) et la norme EN ISO 15118-20 :2022, dont certaines exigences deviendront obligatoires à partir de 2027.

Par ailleurs, le soutien à la mobilité électrique est inscrit dans l'Accord de coalition 2023-2028, ainsi que dans la mise à jour du Plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC) pour la période 2021-2030 (mesure n°424).

Ces politiques s'inscrivent dans un cadre européen global, visant à réduire de 55% les émissions de CO₂ d'ici 2030 par rapport à 1990, pour ensuite atteindre « zéro émission nette » en 2050. L'électrification de la mobilité constitue un levier particulièrement puissant. C'est la raison pour laquelle l'Union européenne a fixé un cap : aucune nouvelle voiture ou camionnette mise sur le marché après 2035 ne pourra émettre de CO₂ en phase d'utilisation.

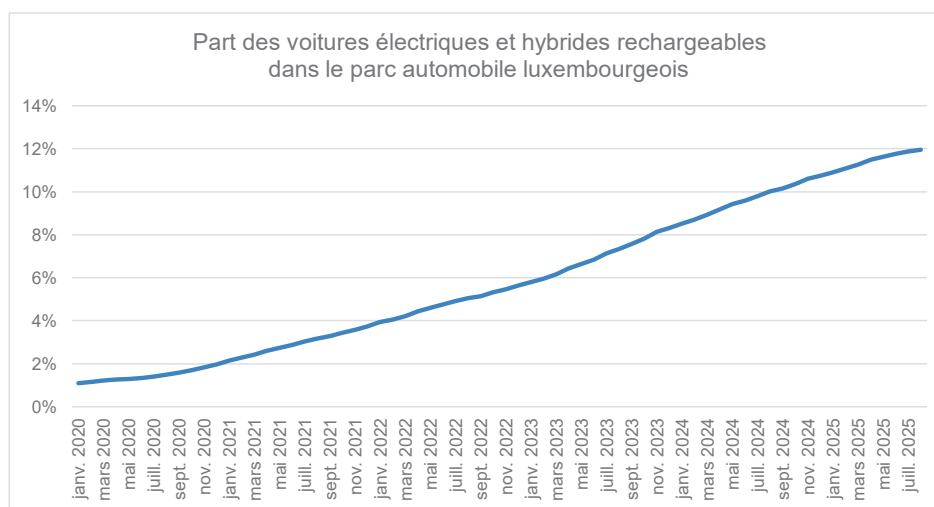
Concernant le contexte de marché

Ce nouveau cadre est proposé alors que l'adoption des voitures électriques connaît un net ralentissement depuis plusieurs mois au Luxembourg. En effet, alors que 31% des véhicules nouvellement immatriculés étaient électriques en octobre 2024 et janvier 2025, jamais ce plafond n'a été dépassé depuis. En juin 2025, les voitures électriques ne représentaient plus que 19% du total des nouvelles immatriculations.



Source : STATEC ; Mise en forme : Chambre de Commerce

De même, la progression de la part des véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans le parc total de voitures ralentit ces derniers mois. Entre juillet 2024 et juillet 2025, cette part a progressé de 2,07 points alors qu'elle avait progressé de 2,66 points entre juillet 2023 et juillet 2024. Dès lors, l'objectif national d'atteindre une part de 49% de véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans le parc automobile à l'horizon 2030 paraît clairement inatteignable.



Source : STATEC ; Mise en forme : Chambre de Commerce

Les difficultés d'accès à une borne de charge à domicile, en particulier pour les utilisateurs potentiels vivant en habitat collectif, constituent sans doute l'un des principaux freins à l'acquisition d'un véhicule électrique. Dès lors, la prolongation et la modernisation du régime d'aides à l'installation de bornes de charge apparaît nécessaire.

*

SYNTHÈSE DES DISPOSITIONS

Le Projet vise donc à remplacer le régime d'aides actuel par un dispositif modernisé et prolongé jusqu'au 31 décembre 2030, intégrant :

- l'alignement sur les exigences européennes en matière de compatibilité et d'interopérabilité ;
- l'élargissement du soutien aux systèmes collectifs de gestion intelligente de la charge dans les immeubles en copropriété ou à usage mixte ;
- la mise en place de plafonds d'aides différenciés et de bonifications temporaires (« top-up ») pour encourager l'adoption anticipée des équipements répondant aux standards les plus récents.

En matière d'aides aux bornes individuelles, le Projet prévoit des plafonds, les montants précis étant fixés par règlement grand-ducal³ :

- une subvention correspondant au maximum à 50% du coût hors TVA de l'installation, dans la limite d'un plafond de 750 € par point de charge standard.
- Ce plafond peut être porté à 1 400 € dans le cadre d'un mécanisme de bonification temporaire (« top-up ») accordé pour l'installation de bornes répondant au protocole OCPP et conformes à la norme EN ISO 15118-20:2022, ou disposant de fonctionnalités équivalentes. Cette bonification sera toutefois supprimée à compter du 1^{er} janvier 2027.
- Pour les systèmes collectifs de gestion intelligente, le dispositif prévoit également une aide équivalente à maximum 50% du coût hors TVA, avec un plafond fixé à 40 000 € par système. Sont éligibles une large gamme de dépenses, incluant le câblage, les conduits et supports, le renforcement du réseau interne, les baies informatiques, les protections incendie, ainsi que le matériel et les logiciels permettant la gestion intelligente de la charge et la facturation individualisée de la consommation. L'installation doit répondre aux normes techniques d'interopérabilité fixées par voie réglementaire.

Sur le plan des conditions et de la procédure, l'octroi de l'aide est subordonné à la conformité des installations aux normes techniques qui seront précisées par règlement grand-ducal. Le Projet mentionne la mise à disposition d'un formulaire électronique.

*

³ Voir l'avis 6900VAN sur le site de la Chambre de Commerce

FICHE FINANCIÈRE

Le financement du régime est assuré par le Fonds « Climat et énergie ». La fiche financière jointe au Projet évalue la dépense annuelle à 10,32 millions d'euros en 2026, pour atteindre près de 12,96 millions d'euros en 2030, en fonction d'hypothèses de taux d'adoption du dispositif par les ménages et les copropriétés. Ces prévisions reposent sur une croissance annuelle estimée de 10% pour les bornes standard, de 20% pour les bornes OCPP et sur un taux d'équipement de 3% par an pour les immeubles collectifs.

*

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

La Chambre de Commerce salue la volonté du Gouvernement de maintenir un cadre incitatif clair et cohérent pour le déploiement d'infrastructures de charge privées et collectives, condition essentielle à l'adoption à grande échelle des véhicules électriques, dans un contexte difficile pour le marché des voitures électriques.

L'instrument proposé s'inscrit dans une logique de continuité, tout en intégrant les évolutions réglementaires européennes et technologiques récentes.

L'approche retenue – combiner une aide proportionnelle au coût d'investissement (50% HTVA) avec des plafonds unitaires différenciés – présente plusieurs avantages :

- elle permet une prévisibilité budgétaire et une maîtrise des dépenses publiques ;
- elle incite à l'acquisition d'équipements interopérables et conformes aux standards les plus récents ;
- elle cible à la fois les propriétaires individuels et les immeubles collectifs, réduisant les inégalités d'accès à la charge.

Cependant, selon la Chambre de Commerce, certaines caractéristiques du dispositif, qu'elle décrit par la suite, appellent à la vigilance.

Concernant la dépendance aux hypothèses de marché

Les prévisions budgétaires reposent sur des hypothèses de taux d'adoption qui peuvent s'avérer optimistes ou pessimistes. Une adoption plus rapide qu'anticipé – stimulée par exemple par des prix de marché plus bas – pourrait entraîner une pression accrue sur les finances publiques.

Concernant la charge administrative

Les procédures de demande, bien que dématérialisées, peuvent rester complexes pour les syndicats de copropriété et les petites structures. Une simplification ciblée, notamment via des formulaires pré-remplis et la mise en place d'un accompagnement administratif et technique, pourrait renforcer l'efficacité du dispositif. Cette proposition avait notamment été formulée par la Chambre de Commerce dans son bulletin économique Actualités & Tendances n°28 « Voitures électriques au Luxembourg : maîtriser la transition face aux défis »⁴.

La Chambre de Commerce considère que le succès de cette politique reposera sur un équilibre entre :

- un financement public attractif, mais soutenable ;
- un ciblage précis des bénéficiaires pour maximiser l'effet déclencheur ;
- un accompagnement de la filière professionnelle afin d'assurer la capacité de livraison.

A ce titre, la Chambre de Commerce invite le Gouvernement à procéder à une évaluation périodique du régime d'aides, pour en mesurer l'efficacité.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis, sous réserve de prise en compte de ses commentaires.

⁴ Lien vers la publication sur le site de la Chambre de Commerce