

N° 8577³

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 DES SALARIÉS

(9.10.2025)

Par lettre en date du 3 juillet 2025, Monsieur Serge Wilmes, ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité, a soumis le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal sous rubrique pour avis à la Chambre des salariés.

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

Projet de règlement grand-ducal précisant les modalités de calcul et la procédure d'attribution des aides financières pour des bornes de charge privées et des systèmes collectifs de gestion intelligente de charge.

*

TABLE DES MATIÈRES

L'objet des projets sous avis	1
Les commentaires de la Chambre des salariés	2
Prolongation du régime d'aides financières pour une durée de 5 années	2
Introduction, sous certaines conditions, de la possibilité d'un second subventionnement par unité d'habitation	2
Modifications concernant le calcul des montants des aides financières	3
Introduction d'une nouvelle aide pour couvrir les coûts d'acquisition et d'installation de systèmes collectifs de gestion intelligente de la charge	3
En conclusion	4

*

L'OBJET DES PROJETS SOUS AVIS

1. Le projet de loi soumis pour avis vise à **prolonger et améliorer le programme d'aides financières étatiques destiné à l'installation de bornes de charge privées pour véhicules électriques**, tel qu'il est actuellement mis en œuvre par l'article 1er, point 15°, lettre b), de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat (ci-après la « loi de 2020 »), ainsi que par le règlement grand-ducal modifié du 19 août 2020 portant introduction d'une aide financière pour l'installation de bornes de charge privées pour véhicules électriques (ci-après le « RGD de 2020 »).

2. **Le régime actuellement en vigueur est limité aux investissements** relatifs à des installations non accessibles au public, permettant la recharge de véhicules électriques, **réalisés entre le 1er juillet 2020 et le 31 décembre 2025.**

3. Afin d'accompagner le déploiement de l'électromobilité et de promouvoir la recharge à domicile, les projets soumis pour avis reprennent en grande partie les principes et les dispositions du cadre légal actuellement en vigueur, tout en y apportant une série de modifications ponctuelles.

4. Étant donné que les grands principes ne sont pas remis en question, le présent avis se concentre notamment sur les modifications ponctuelles susmentionnées.

*

LES COMMENTAIRES DE LA CHAMBRE DES SALARIÉS

Prolongation du régime d'aides financières pour une durée de 5 années

5. L'article 1er du projet de loi vise notamment la prolongation des aides actuellement en vigueur. Il est proposé de prolonger le régime de cinq années supplémentaires, de sorte que les aides financières réformées puissent être allouées pour des investissements dont la date de facturation est postérieure à la date d'entrée en vigueur de la présente loi et au plus tard le 31 décembre 2025, tout en étant antérieure ou égale au 31 décembre 2030.

6. La Chambre des salariés salue la prolongation du régime de subventionnement étatique pour l'installation de bornes de recharge privées, lequel constitue l'un des instruments essentiels pour accélérer la décarbonation du secteur des transports au Luxembourg.

Introduction, sous certaines conditions, de la possibilité d'un second subventionnement par unité d'habitation

7. L'article 3 du projet de loi précise que, de manière générale, une seule aide financière peut être accordée à un même demandeur pour un même bâtiment. Toutefois, si le propriétaire dispose de plusieurs emplacements dans un même bâtiment, il peut bénéficier d'une aide pour un emplacement par unité d'habitation, respectivement un emplacement par unité non destinée à l'habitation, ainsi que pour chaque deuxième emplacement supplémentaire affecté à cette même unité, sans toutefois dépasser un total de quinze emplacements.

8. Il est cependant proposé d'introduire plusieurs dérogations nouvelles à ce principe général :

1. Possibilité d'obtenir une aide pour le remplacement d'une borne déjà subventionnée dans le passé

Un demandeur ayant bénéficié d'une aide financière en vertu de l'ancien régime (la loi de 2020 et le RGD de 2020) pour une borne de recharge qui n'est pas une borne OCPP¹ peut percevoir une deuxième aide financière pour l'acquisition d'une borne de remplacement. Cette borne de remplacement doit offrir, a minima, les fonctionnalités d'une borne conforme au protocole OCPP, ainsi qu'être conforme à la norme EN ISO 15118-20:2022.

En outre, la date de facturation de la nouvelle borne doit intervenir au moins cinq ans après la date d'acquisition de la première borne pour laquelle une aide avait été octroyée.

Selon les auteurs, « *cette dérogation est censée ne pas défavoriser les premiers précurseurs ayant investi dans l'achat de bornes de recharge, contribuant ainsi à la promotion de la mobilité électrique.* »

2. Aide destinée aux personnes ayant déjà investi dans l'achat d'une borne dans un immeuble collectif

De même, un demandeur ayant déjà reçu une aide financière en vertu de l'ancien régime (la loi de 2020 et le RGD de 2020) pour l'installation d'une borne de recharge dans un immeuble collectif peut être admissible à une nouvelle aide pour une borne de remplacement, sans exigence liée à l'ancienneté de la première borne subventionnée, à condition que cette dernière ne puisse être

¹ Borne de charge équipée avec une interface intégrée ou externe compatible avec le standard « Open Charge Point Protocol (OCPP) » version 1.6 ou supérieure

intégrée, pour des raisons d'incompatibilité technique, au système collectif de gestion intelligente de charge de l'immeuble.

La mise en place de ce système collectif doit avoir été notifiée au demandeur après la date de facturation de la borne initialement financée.

Selon les auteurs, cette modification est censée *« remédier à une éventuelle pénalisation des personnes ayant investi dans l'achat d'une borne avant que les autres copropriétaires ou le propriétaire d'un immeuble collectif n'aient décidé d'investir également dans la promotion de la mobilité électrique par l'installation d'un système collectif de gestion intelligente de charge. »*

9. La Chambre des salariés se prononce en faveur de l'introduction de ces deux dérogations.

Modifications concernant le calcul des montants des aides financières

10. En outre, l'article 3 du projet de loi fixe également le cadre pour le calcul des montants des aides financières.

11. Les montants demeurent généralement inchangés par rapport au régime actuellement en vigueur, à l'exception de l'introduction d'un « top-up » supplémentaire pour les bornes répondant à des normes plus strictes, reflétant l'évolution des nouvelles technologies.

12. Le RGD de 2020 prévoit actuellement une aide financière s'élevant à 50 % des coûts éligibles hors TVA liés à l'acquisition et à l'installation d'une borne de charge, avec un plafond de 750 euros de base, ou de 1.200 euros si la borne est compatible OCPP.

13. Le règlement grand-ducal soumis à avis propose de maintenir le plafond de base de 750 euros (désormais plafonné par point de charge) ainsi que le plafond de 1.200 euros pour les bornes OCPP, tout en introduisant un « top-up » de 200 euros, portant ainsi le plafond à 1.400 euros pour les bornes respectant, à des fins d'interopérabilité, au minimum la norme EN ISO 15118-20:2022.

14. Ce « top-up » est toutefois limité aux bornes dont la facture est datée avant le 1er janvier 2027.

15. La Chambre des salariés salue le maintien des aides actuelles ainsi que l'introduction d'un « top-up » supplémentaire pour les bornes répondant à des normes plus strictes.

Introduction d'une nouvelle aide pour couvrir les coûts d'acquisition et d'installation de systèmes collectifs de gestion intelligente de la charge

16. L'article 4 du projet de loi vise l'introduction d'une nouvelle aide, réservée aux immeubles collectifs, destinée à couvrir les coûts d'acquisition et d'installation de systèmes collectifs de gestion intelligente de charge, ainsi que l'aménagement et l'équipement d'un immeuble collectif en vue de l'installation de bornes de charge intégrées dans un tel système.

17. L'aide est plafonnée à 50 % des coûts effectifs hors TVA des travaux, avec un plafond de 40.000 euros par système, et ne peut être demandée qu'une seule fois pour un même bâtiment.

18. Les coûts annuels de cette nouvelle mesure pour le budget de l'État sont estimés à 6,75 millions d'euros.

19. Notre Chambre salue l'introduction de cette nouvelle aide visant à couvrir les coûts d'acquisition et d'installation de systèmes collectifs de gestion intelligente de la charge.

EN CONCLUSION

20. Notre Chambre soutient le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal sous avis.

21. La décarbonation du secteur des transports, qui est de loin le secteur le plus émetteur au Luxembourg, est une condition sine qua non pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le pays.

22. Par conséquent, nous saluons la prolongation du régime de subventionnement étatique pour l'installation de bornes de recharge privées, qui constitue l'un des instruments essentiels pour accélérer la décarbonation du secteur des transports au Luxembourg.

23. En outre, nous soutenons l'introduction de plusieurs dérogations permettant à un propriétaire de bénéficier d'une deuxième aide financière pour un bâtiment, sous certaines conditions.

24. Finalement, nous saluons tout particulièrement l'introduction d'une aide visant à couvrir les coûts d'acquisition et d'installation de systèmes collectifs de gestion intelligente de charge, étant donné que le déploiement de bornes de recharge dans les immeubles collectifs tarde à se développer et s'avère souvent très difficile et coûteux.

25. Toutefois, dans ce contexte, nous tenons à attirer l'attention sur le fait que ce régime d'aides profite en moyenne plutôt aux ménages plus aisés, et qu'il est nécessaire de prendre des mesures supplémentaires afin de garantir l'accès à des installations de recharge pour tous les citoyens du Luxembourg.

26. En effet, les ménages plus aisés, souvent propriétaires ou locataires de maisons individuelles spacieuses ou d'appartements récents, ont en moyenne davantage de chances d'avoir accès à une place de stationnement privée, où il leur est possible d'installer une borne de recharge électrique. Ils se trouvent ainsi dans une situation nettement plus favorable à la transition vers l'électromobilité que les ménages plus modestes, qui vivent souvent dans des maisons en rangée ou des appartements anciens, sans accès à une place de stationnement ni à une borne de recharge privée. Ces inégalités structurelles risquent de constituer un obstacle majeur à cette transition.

27. C'est pourquoi nous proposons d'augmenter significativement le nombre de bornes publiques, dont la disponibilité reste aujourd'hui largement insuffisante, et de prioriser leur déploiement dans les zones où une grande partie de la population, souvent composée de ménages vulnérables, n'a pas accès à un stationnement privé.

28. Parallèlement, il est impératif que les communes concernées prennent leurs responsabilités et investissent massivement dans les infrastructures de recharge à proximité des quartiers. Des solutions novatrices, telles que la création de parkings de quartier où chaque ménage disposerait d'une place de stationnement équipée d'une borne de recharge, pourraient non seulement accélérer la transition vers l'électromobilité, mais aussi contribuer à réduire le nombre de véhicules en circulation dans les zones résidentielles.

Luxembourg, le 9 octobre 2025

Pour la Chambre des salariés,

Le Directeur,
Sylvain HOFFMANN

La Présidente,
Nora BACK