

N° 7925<sup>3</sup>

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

---

**PROJET DE LOI**

**relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant  
dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques**

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES**

(9.2.2022)

Par lettre en date du 19 novembre 2021, Monsieur Claude Turmes, Ministre de l'Énergie et de l'Aménagement du territoire, a fait parvenir pour avis à notre chambre professionnelle le projet de loi sous rubrique.

Projet de loi relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques.

\*

**LE MOTIF DU PROJET DE LOI**

Dans la lutte contre la crise climatique, l'Union européenne (UE) a fixé dans le cadre du Pacte vert pour l'Europe plusieurs objectifs ambitieux dont, entre autres, une réduction des émissions de gaz à effet de serre (émissions GES) de 55% à l'horizon 2030 par rapport à 1999.

Dans son Plan intégré en matière d'énergie et de climat pour la période 2021-2030 (PNEC), le Luxembourg s'est engagé à réduire ses émissions GES par rapport à 2005 de 55% d'ici 2030. Par la suite, des objectifs de réduction d'émissions GES ont été fixés pour les différents secteurs économiques. **Pour le secteur des transports, la stratégie luxembourgeoise vise une réduction des émissions de 57% par rapport à 2005 d'ici 2030.**

**Un aspect-clé de la décarbonation du secteur des transports constitue dans l'accélération de la transition vers l'électromobilité.** Ainsi, le Luxembourg s'est fixé l'objectif de ramener la part des véhicules 100% électriques et plug-in hybrides de 3% à 49% à l'horizon 2030.

Afin de soutenir cette transition vers l'électromobilité, il sera indispensable de développer et de compléter davantage le réseau d'infrastructures de charge existant et de garantir, aussitôt que possible, une couverture cohérente et complète de l'intégralité du territoire luxembourgeois.

Si les personnes privées peuvent déjà profiter du soutien financier gouvernemental pour financer l'installation d'une borne de charge dans leur résidence, une aide similaire incitant les entreprises à participer au déploiement du réseau nécessaire fait actuellement défaut.

**Afin d'accélérer la création d'un réseau complet d'infrastructures de charge, le projet de loi sous avis vise l'introduction d'un nouveau régime de soutien gouvernemental composé de trois mesures de subventions étatiques pour entreprises.** Dans leur ensemble, ces aides sont censées dynamiser les investissements des entreprises dans l'installation d'infrastructures de charge privées respectivement accessibles au public.

\*

## **LES 3 MESURES D'AIDES**

### **1. Une aide en faveur d'infrastructures de charge accessibles au public et d'infrastructures de charge privées ayant une certaine envergure (Art. 4.)**

- L'aide peut être accordée à toute entreprise, indépendamment de sa taille, investissant dans des infrastructures de charge accessibles au public ou dans des infrastructures de charge privées, si certaines conditions sont remplies ;
- L'aide est accordée dans le cadre d'un appel à projets (mise en concurrence). La sélection se fait sur base du montant de l'aide le moins élevé par capacité de charge nouvellement créée par le projet ;
- La capacité de charge du projet (création/extension) ne peut être inférieure à 175 kilowatt ;
- L'intensité maximale de l'aide par projet ne peut dépasser :
  - o 50% des coûts admissibles pour les infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles 24/24 heures, 7/7 jours, 12 mois par année ;
  - o 40% des coûts admissibles pour les infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles au moins 10/24 heures, 5/7 jours, 12 mois par année ;
  - o 30% des coûts admissibles pour les infrastructures de charge privées.

### **2. Une aide en faveur d'infrastructures de charge strictement limitées à l'usage privé (Art. 5.)**

- L'aide est strictement limitée aux petites et moyennes entreprises (PME) visant à investir dans une infrastructure de charge privée réservée à leur activité économique respectivement à leurs salariés ;
- L'attribution de l'aide se fera sur base d'une procédure d'attribution simplifiée ;
- L'intensité maximale de l'aide ne peut dépasser 40% (moyenne entreprise) respectivement 50% (petite entreprise) des coûts admissibles liés à la création/extension d'une infrastructure de charge ;
- L'intensité maximale de l'aide ne peut dépasser 60% des coûts admissibles liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge ;
- Le montant de l'aide est plafonné à 40 000 euros pour les coûts admissibles liés à la création/extension d'une infrastructure de charge respectivement 60 000 euros pour les coûts admissibles liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge.

### **3. Une aide en faveur de l'infrastructure de charge publique (réseau « Chargy » et « SuperChargy ») (Art. 6.)**

La directive (UE) N° 2019/944 du 5 juin 2019 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité prohibe, sauf quelques exceptions, aux gestionnaires de réseau de distribution de détenir, de gérer, de développer ou d'exploiter des bornes de charge accessibles au public.

Vu que le réseau de charge public au Luxembourg connu sous le nom de « Chargy » et « SuperChargy » a été jusqu'ici développé et géré par les gestionnaires du réseau de distribution, le projet de loi n° 7876 prévoit le lancement d'un appel d'offres auquel toute entreprise tierce intéressée à reprendre une partie du réseau public existant est invitée à participer.

Vu qu'il est indispensable de garantir que les infrastructures de charge publiques restent compétitives par rapport aux alternatives (p.ex. par rapport aux infrastructures installées à la suite des 2 aides précitées) afin que des entreprises tierces reprennent ce réseau qui devrait compter à terme 800 bornes de charge, le projet de loi vise l'introduction d'une troisième aide en faveur de l'infrastructure de charge publique.

- L'aide peut être attribuée aux propriétaires de l'infrastructure de charge publique, donc soit aux gestionnaires de réseau de distribution, soit à une entreprise tierce qui se porte acquéreuse du réseau public à la suite de l'appel d'offres ;
- L'intensité maximale de l'aide s'élève à 70% du cumul de la valeur résiduelle et des investissements futurs pour réaliser l'obligation de service public.

## LE FINANCEMENT DES AIDES

Le projet prévoit un budget total de 40 000 000 euros pour l'ensemble des 3 mesures d'aides ce qui correspond à un budget annuel de 10 000 000 euros entre 2022 et fin 2025 dont 30 500 000 euros (76%) seront couverts par la Facilité pour la reprise et la résilience (FRR).

\*

## LES REMARQUES DE LA CHAMBRE DES SALARIÉS

**La Chambre des salariés soutient pleinement la transition rapide vers l'électromobilité et salue l'introduction d'un régime d'aides financières étatiques pour inciter les entreprises à participer au déploiement d'un réseau d'infrastructures de charge complet et cohérent, réseau qui constituera une plus-value tant pour les entreprises que pour les salariés.**

De plus, nous saluons que les aides disponibles aux PME soient soumises à une procédure d'attribution simplifiée.

Concernant les infrastructures de charge accessibles au public d'une certaine envergure (couvertes par l'aide N°1, Art. 4.), nous saluons le fait que l'attribution de la subvention étatique soit liée, entre autres, aux conditions que l'accès et les prix facturés aux utilisateurs finals soient non-discriminatoires et que l'installation permette la recharge avec paiement à l'acte.

En raison des liens socio-économiques omniprésents entre le Luxembourg et la Grande Région, voire l'Union européenne dans son ensemble, nous sommes d'avis que les membres du gouvernement devraient s'engager au niveau européen pour assurer que le réseau européen d'infrastructures de charge accessibles au public soit également, de manière non-discriminatoire, accessible aux citoyens luxembourgeois et que le paiement de la recharge se fera à l'acte par l'utilisateur final, sans qu'il n'ait à effectuer d'inscription préalable, à signer de contrat écrit, ou à entrer dans une relation commerciale à plus long terme avec l'opérateur de l'infrastructure de charge.

Concernant les critères d'éligibilité généraux, le projet de loi prévoit que les infrastructures de charge doivent être alimentées à 100% par de l'électricité renouvelable afin de pouvoir bénéficier du subventionnement étatique.

S'il devrait être possible, au moins à ce stade, d'alimenter les infrastructures de charge à 100% par de l'électricité renouvelable, force est de constater que cela ne veut pas nécessairement dire que l'électromobilité au Luxembourg soit faible respectivement neutre en émissions GES. En raison du sous-développement de la production en énergie renouvelable au Luxembourg ainsi que dans les pays exportant leur énergie électrique en direction du Luxembourg, une telle approche ne représente in fine qu'un transfert de l'électricité non-renouvelable et donc des émissions GES du secteur des transports à un autre secteur économique respectivement d'une région à une autre région de l'Europe.

L'électromobilité ne peut être définie comme neutre en émission GES sous condition que l'intégralité de la production électrique consommée au Luxembourg ainsi que dans les pays exportateurs soit renouvelable. En conséquence, cette transition vers l'électromobilité doit être couplée à une forte augmentation des investissements du Luxembourg dans l'accélération de la transition vers la production d'électricité renouvelable et ceci tant au niveau national qu'à travers des projets d'envergure internationale. Si les efforts actuels sont à saluer, ils restent insuffisants pour réaliser une transition « véritablement verte » de 49% des véhicules immatriculés au Luxembourg d'ici 2030. Faute d'une telle mobilisation des fonds nécessaires, la transition vers l'électromobilité ne constituera in fine qu'une forme de « Greenwashing ».

Dans le même contexte, nous tenons à souligner les fortes fluctuations qui existent au niveau de la production électrique renouvelable en fonction des heures et saisons et que la transition vers l'électromobilité individuelle (et de la société en général) risque, même avec un déploiement rapide d'infrastructures de charge intelligentes, de confronter le réseau électrique du Luxembourg à des défis importants. Il est indispensable de garder un œil sur l'évolution de la consommation électrique et d'agir, de manière proactive, pour garantir la stabilité du réseau.

Même après prise en compte des mesures prévues par le projet de loi sous avis, nombreuses seront les personnes qui n'auront ni accès à une borne électrique à leur lieu de travail, ni à leur lieu d'habi-

tation (pas de garage, pas de place de stationnement privée) et pour lesquelles les bornes publiques resteront le seul moyen pour recharger leur voiture électrique. Cette situation risque surtout de poser un problème dans les centres des agglomérations à forte densité urbaine où de nombreuses habitations n'ont ni garage, ni place de stationnement privée et où il y a peu d'entreprises avec des parkings d'envergure qui pourraient installer une infrastructure de charge partiellement, voire intégralement disponible au public (Aide 1).

Notre Chambre est d'avis que cette situation risque de constituer à terme une entrave à la transition vers l'électromobilité et à la réalisation des objectifs ambitieux en matière de réduction des émissions GES provenant du secteur des transports.

Ainsi, nous sommes d'avis que l'Etat devrait, ensemble avec les communes, développer d'autres structures permettant aux résidents de telles agglomérations de profiter d'une place de stationnement propre avec accès à une borne électrique (à titre d'exemple, à travers des parkings publics d'envergure et intégralement munis d'une infrastructure de charge qui seront réservés, au moins pendant la nuit, aux résidents du quartier).

Outre l'incohérence du réseau d'infrastructures de charge, les prix d'achat plus élevés des véhicules électriques en comparaison aux alternatives à diesel/essence risquent également de freiner la transition vers l'électromobilité. Si nous soutenons à priori les subventions étatiques connues sous le nom « Clever Fueren » qui sont censées compenser une partie de cette différence au niveau du prix afin d'inciter les personnes privées à opter pour une voiture électrique, nous sommes d'avis que les aides devraient être échelonnées selon des critères de revenu afin de garantir que les ménages modestes puissent également participer à la transition verte du secteur des transports.

En dépit de la montée récente de l'électromobilité individuelle, notons que le recours au transport public reste toujours de loin le moyen le plus efficace pour rendre le secteur des transports au Luxembourg plus soutenable tant au niveau des émissions GES qu'en matière de consommation de ressources naturelles et financières. Par conséquent, nous tenons à souligner que les investissements dans l'électromobilité individuelle ne doivent jamais se substituer aux investissements dans le transport commun et que la réalisation d'un droit au transport public devrait, tout au contraire, constituer la priorité absolue de la politique du transport au Luxembourg.

\*

## CONCLUSION

En conclusion, la Chambre des salariés soutient pleinement le projet de loi sous avis. Les trois mesures d'aides proposées par les auteurs nous semblent indispensables pour dynamiser la transition vers l'électromobilité.

Toutefois, nous tenons à remarquer que 1) une forte accélération de la transition vers une production d'électricité intégralement renouvelable est indispensable pour que l'électromobilité puisse être considérée comme verte et faible respectivement neutre en CO2 et que 2) d'autres mesures au-delà des régimes d'aides étatiques pour personnes privées et pour entreprises seront nécessaires pour faciliter à chaque résident de participer à l'électrification du secteur des transports.

Luxembourg, le 9 février 2022

*Pour la Chambre des salariés,*

*Le Directeur,*  
Sylvain HOFFMANN

*La Présidente,*  
Nora BACK