



CHAMBRE DES SALARIÉS
LUXEMBOURG



AVIS

Avis III/31/2022

26 avril 2022

Clever fueren

relatif 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
- modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

Par lettre du 16 mars 2022, M^{me} Carole Dieschbourg, ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable, a soumis à l'avis de la Chambre des salariés du Luxembourg (CSL) le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019 portant notamment sur une aide financière pour la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de dioxyde de carbone (CO₂).

L'objet du projet

1. Introduites par le règlement grand-ducal du 7 mars 2019, les aides financières du régime *Clever fueren* pour la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO₂ avaient été augmentées dans le cadre du programme *Neistart Lëtzebuerg*. Au printemps 2021, à travers une nouvelle modification du règlement grand-ducal du 7 mars 2019, le régime *Clever fueren* avait été reconduit de 12 mois supplémentaires, à savoir jusqu'au 31 mars 2022.

2. Le projet de règlement grand-ducal soumis pour avis, à travers une modification du règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019, se propose de reconduire le régime d'aides financières de 2 années supplémentaires, à savoir jusqu'au 31 mars 2024.

3. Les parts de marché aussi bien des voitures 100% électriques (0,8% des nouvelles immatriculations en 2018 ; 1,8% en 2019 ; 5,5% en 2020 et 10,5% en 2021) que celles des voitures hybrides rechargeables dites *plug-in* (1,4% en 2018 ; 1,7% en 2019 ; 5,9% en 2020 et 10% en 2021) ont en effet sensiblement augmenté.

4. Le projet vise donc, d'un côté, à continuer à promouvoir les véhicules motorisés électriques purs (dits 100% électriques) et à pile à combustible à hydrogène (les aides financières pour les véhicules hybrides rechargeables étant limitées aux véhicules commandés avant fin 2021) et, d'un autre côté, à encourager le recours à la mobilité active moyennant un subside pour les vélos et les cycles à pédalage assisté (*pedelec25*).

5. Concrètement, le texte présenté par l'exécutif propose de maintenir les aides financières en l'état, à savoir une aide financière de 8 000 euros pour les voitures 100% électriques, sous réserve que la consommation d'énergie électrique du véhicule ne dépasse pas 180 Wh/km (ce qui équivaut à 18 kWh/100 km), valeur respectée, selon l'exposé des motifs, par quelque 80% des voitures électriques pures nouvellement immatriculées en 2021. Il est toutefois proposé d'étendre ce seuil à 200 Wh/km, sous condition que la puissance nette maximale du système de propulsion de la voiture 100% électrique soit inférieure ou égale à 150 kilowatts. Cette disposition devrait permettre d'allouer une prime de 8 000 euros pour les voitures de taille moyenne se prêtant, pour la plupart, au transport de 5 personnes. Le gouvernement ajoute que, comme la consommation d'énergie électrique d'un certain nombre de voitures 100% électriques avoisine les 180 Wh/km, le choix de certaines options peut faire en sorte que ce seuil est dépassé. Ainsi, la modification proposée simplifiera pour les voitures d'une puissance nette maximale inférieure ou égale à 150 kilowatts la configuration des options de la voiture.

6. Pour les voitures dont la consommation d'énergie électrique dépasse le seuil de 180 Wh/km, le montant de la prime de 3 000 euros sera également reconduit. Il en sera de même de la prime de 8 000 euros allouée pour les voitures comportant 7 places assises ou plus, sous condition que le requérant de l'aide fasse partie d'un ménage d'au moins 5 personnes, afin de tenir compte des besoins des familles nombreuses. Pour les camionnettes 100% électriques et les voitures à pile à combustible à hydrogène, le montant de la prime reste inchangé à 8 000 euros.

7. Quant aux véhicules électriques hybrides rechargeables, les incitations financières sont limitées aux seuls véhicules achetés et mis en circulation pour la première fois pendant l'année 2021. Toutefois, considérant la pénurie de semi-conducteurs au niveau mondial et l'allongement des délais de livraison des véhicules neufs en résultant, le projet de loi propose d'étendre le délai de première mise en circulation pris en compte pour les voitures et camionnettes électriques hybrides rechargeables de 12 mois, donc jusqu'au 31 décembre 2022, pour les véhicules commandés au plus tard le 30 septembre 2021. Afin de garantir que seuls les véhicules dont la première immatriculation était prévue pour 2021 sont visés par cette prolongation, la date de livraison initialement prévue devra être clairement indiquée sur le contrat de vente ou, en cas de leasing, sur le contrat de location ou de leasing du véhicule.

8. Pour les autres véhicules 100% électriques (quadricycles, motocycles et cyclomoteurs), de même que pour les vélos et cycles à pédalage assisté, il est proposé de laisser les montants des aides financières inchangés.

9. Les dispositions du projet de loi s'appliqueront aux véhicules commandés entre le 1^{er} avril 2022 et le 31 mars 2024 et dont la première mise en circulation a lieu avant fin 2024, ceci afin de tenir compte des délais de livraison. Pour les véhicules non soumis à une obligation d'immatriculation (vélos et pedelecs25), elles s'appliquent aux véhicules achetés entre le 1^{er} avril 2022 et le 31 mars 2024.

10. En outre, dans un souci d'éviter une « exportation » des subventions étatiques suite à une vente du véhicule après 7 mois, à un moment où le montant du subside dépasse souvent la perte de valeur du véhicule, il est proposé d'augmenter la durée de détention minimale de 7 à 12 mois pour tous les véhicules soumis à une obligation d'immatriculation. Cette disposition s'appliquera pour les voitures commandées à partir du 1^{er} avril 2022. Toutefois, le requérant de l'aide, sous condition qu'il s'agisse d'une personne physique propriétaire du véhicule, peut introduire sa demande d'aide financière dès l'immatriculation du véhicule à son nom. Les autres conditions et modalités liées à ces aides restent inchangées.

11. Le gouvernement précise que la poursuite des efforts de promotion de l'électromobilité au-delà de la durée d'application du projet de loi sera certainement de mise, sur base d'une analyse plus approfondie pour affiner, en cas de besoin, la graduation des aides financières pour les voitures et camionnettes 100% électriques.

12. Pour mémoire, les aides financières visent les personnes physiques et morales de droit privé et sont réservées aux véhicules immatriculés au Luxembourg. En outre, ces aides sont liées à une obligation, pour le propriétaire de la voiture ou, en cas de leasing, pour le détenteur de la voiture, de souscrire à un contrat de fourniture d'électricité verte.

La position de la CSL

13. Notre Chambre salue l'idée visant à promouvoir la protection du climat, en réduisant les émissions de CO₂, ainsi que la réduction des autres polluants atmosphériques : oxydes d'azote (NO_x) et particules fines.

14. La CSL a déjà eu l'occasion d'émettre, les 28 mars 2019, 8 juin 2020 et 20 avril 2021 trois avis sur le projet initial de règlement et ses deux premières modifications. Toutefois, dans le présent avis, la CSL maintient l'essentiel de ses revendications, car les modifications apportées par le projet actuel ne les ont pas fondamentalement rencontrées. C'est pourquoi, notre Chambre se permet de les rappeler succinctement.

L'absence d'une analyse compréhensive

15. La CSL regrette l'absence d'une analyse globale et compréhensive d'un accroissement de la mobilité électrique individuelle, notamment sur ses impacts sociaux et environnementaux. Si la mobilité électrique individuelle apporte des avantages, elle engendre également des inconvénients.

16. En effet, il faut prendre en compte l'empreinte carbone et écologique d'une voiture électrique tout au long de son cycle de vie, de sa fabrication à son élimination. Le même raisonnement vaut pour la batterie et l'énergie qui l'alimente. Le recyclage des véhicules électriques pose encore de nombreuses questions.

17. En outre, il faut considérer les risques que font peser les méthodes d'extraction industrielles ou artisanales du cobalt, du lithium, du nickel ou du graphite sur la santé des travailleurs et l'environnement où vit la population locale, souvent en Afrique ou en Amérique latine. Il y a donc un risque de « délocalisation » de la pollution.

18. Par ailleurs, le but de la prolongation de l'aide financière pour les vélos et cycles à pédalage assisté est de provoquer une hausse du nombre de ce type de véhicules sur la voie publique. Or précisément, compte tenu de la densité importante du trafic des véhicules à quatre roues, le code de la route et nos voies de circulation doivent être mieux adaptés pour faire face à ce développement.

Un manque persistant de ciblage social des aides

19. Les montants des aides financières restent forfaitaires et il n'est prévu aucun critère social pour cibler concrètement les personnes les moins nanties.

20. Or, l'on sait que le prix moyen d'achat des véhicules électriques rechargeables (purs ou hybrides) reste nettement supérieur à celui des véhicules à moteur thermique. Ces aides continuent à représenter un effet d'aubaine pour des ménages privilégiés qui vont éventuellement reporter leur choix sur un autre modèle électrique, alors qu'ils avaient de toute façon prévu d'investir dans des véhicules plus onéreux et moins polluants. Tandis que pour les ménages à faible revenu, la subvention risque de s'avérer encore insuffisante pour passer à l'électromobilité.

L'élément indispensable : investir dans les transports publics

21. Somme toute, une politique de mobilité durable ne doit pas se focaliser sur la mobilité individuelle, même si elle est électrique, car la lutte contre le réchauffement climatique n'y serait pas forcément gagnante et le problème de la congestion du trafic resterait entier.

22. C'est pourquoi, il faut impérativement assurer une promotion renforcée des transports en commun, avec des investissements ambitieux permettant de concurrencer l'usage du véhicule privé.

23. La gratuité appliquée depuis le 1^{er} mars 2020 est une politique ambitieuse, mais il n'en reste pas moins que les transports publics ont besoin de davantage d'investissements en matière d'infrastructures et de services. Les usagers réclament des transports sûrs, confortables et ponctuels.

24. Notre Chambre rappelle que l'objectif de la politique des transports publics devrait être de garantir le droit au transport à toutes les personnes vivant et travaillant dans notre pays. L'organisation des transports publics doit répondre à cet objectif par des moyens adéquats.

En conclusion

25. La CSL reconnaît l'intérêt de promouvoir les véhicules routiers à zéro ou faibles émissions de CO₂. Toutefois, notre Chambre demande que ses remarques et revendications soient prises en compte par le gouvernement afin notamment de rendre réellement l'aide financière plus juste socialement.

Luxembourg, le 26 avril 2022

Pour la Chambre des salariés,



Sylvain HOFFMANN
Directeur



Nora BACK
Présidente

L'avis a été adopté à l'unanimité.