



CHAMBRE DES SALARIÉS  
LUXEMBOURG



AVIS

Avis III/7/2024

7 février 2024

## Aide financière pour véhicules à zéro ou faibles émissions de CO<sub>2</sub>

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 CO<sub>2</sub>
  - modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

Par courriel du 19 janvier 2024, Monsieur Serge Wilmes, ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité, a soumis pour avis à la Chambre des salariés le projet règlement grand-ducal sous rubrique.

## **Résumé du projet grand-ducal**

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet de prolonger de 3 mois et à conditions inchangées le régime d'aides financières « Klimabonus Mobilité » pour la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO<sub>2</sub>.

Aussi, le texte prévoit de maintenir les aides financières en l'état, à savoir une aide financière de 8 000 EUR 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). Ce seuil est porté à 200 Wh/km, sous condition que la puissance nette maximale du système de propulsion de la voiture 100% électrique est inférieure ou égale à 150 kilowatt. Pour les voitures dont la consommation d'énergie électrique dépasse le seuil de 180 Wh/km, le montant de la prime de 3 000 EUR est également reconduit. Il en est de même de la prime de 8 000 EUR 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 EUR.

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.

Les dispositions du présent projet de règlement s'appliquent aux véhicules commandés entre le 1<sup>er</sup> avril 2024 et le 30 juin 2024 et dont la première mise en circulation a lieu avant le 31 mars 2025, ceci afin de tenir compte des délais de livraison. Pour les véhicules non soumis à une obligation d'immatriculation (vélos et pèdelecs), elles s'appliquent aux véhicules achetés entre le 1<sup>er</sup> avril 2024 et le 30 juin 2024.

Le coût budgétaire total estimé du présent projet de règlement s'élève à 26 millions EUR.

## **Avis CSL**

La Chambre des salariés accueille favorablement cette prolongation des aides financières dans le cadre du Klimabonus Mobilité.

Cependant, la CSL tient à préciser qu'il manque actuellement toujours un ciblage des aides et un manque d'investissement dans les transports publics.

Concernant le ciblage, on sait que le prix moyen d'achat des véhicules électriques rechargeables (purs ou hybrides) est nettement supérieur à celui des véhicules à moteur thermique. Ces aides représentent un effet d'aubaine pour des ménages privilégiés qui avaient de toute façon prévu d'investir dans des véhicules émettant moins d'émissions, alors que pour les ménages à faible revenu, la subvention risque de s'avérer encore insuffisante pour passer à l'électromobilité.

Par rapport à l'investissement dans les transports publics, la CSL est d'avis qu'une politique de mobilité durable ne doit pas se focaliser sur la mobilité individuelle, fut-elle électrique, car la lutte contre le réchauffement climatique n'y serait pas gagnante et le problème de la congestion du trafic resterait entier.

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.

La gratuité appliquée depuis le 1<sup>er</sup> 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.

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

Nonobstant que la CSL émette un avis positif par rapport à ce projet de règlement grand-ducal, elle reste en attente de mesures de ciblage des primes et d'investissements plus ambitieux au niveau des transports publics.

---

Luxembourg, le 7 février 2024

Pour la Chambre des salariés,



Sylvain HOFFMANN  
Directeur



Nora BACK  
Présidente

L'avis a été adopté à l'unanimité.