



CHAMBRE DES SALARIES
LUXEMBOURG

8 juin 2020

AVIS III/39/2020

relatif au projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019

1. portant introduction d'une aide financière pour la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO₂
2. modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

..... AVIS

Par lettre du 26 mai 2020, M^{me} Carole Dieschbourg, ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable, a soumis à l'avis de la Chambre des salariés (CSL) le projet de règlement grand-ducal relatif à la modification de l'aide financière pour la promotion des véhicules routiers à zéro ou faibles émissions de dioxyde de carbone (CO₂).

1. Les grandes lignes du projet

1. Le projet de règlement propose de prolonger le régime d'aides financières au-delà de 2020 et d'augmenter de 60 % les aides financières pour la promotion des voitures et camionnettes électriques. L'aide financière passera ainsi de 5 000 à 8 000 euros, sans toutefois dépasser 50 % du coût du véhicule hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA).

2. Cette majoration ne s'appliquera pas aux véhicules électriques hybrides rechargeables.

3. Pour les autres véhicules électriques (quadricycles, motocycles et cyclomoteurs), de même que pour les vélos et cycles à pédalage assisté, il est proposé de doubler les aides financières actuelles.

4. Ces majorations seront d'application pendant une durée limitée. Elles concerneront les véhicules commandés entre le 11 mai 2020, jour de réouverture des commerces, et le 31 mars 2021, et dont la première mise en circulation a lieu avant la fin 2021, ceci afin de tenir compte des délais de livraison. Pour les véhicules non soumis à une obligation d'immatriculation (vélos avec ou sans assistance électrique), elles s'appliqueront aux véhicules achetés entre le 11 mai 2020 et le 31 mars 2021.

5. Pour mémoire, ces 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* (crédit-bail), pour le détenteur de la voiture, de souscrire à un contrat de fourniture d'électricité verte.

2. La position de la CSL

6. Notre Chambre a déjà eu l'occasion d'émettre, le 28 mars 2019, un avis sur le premier projet de règlement. La CSL maintient ses revendications d'alors et insiste, présentement, sur quelques éléments fondamentaux.

7. Notre Chambre accueille favorablement l'idée de 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.

8. Toutefois, notre Chambre émet des réserves et des revendications importantes à l'encontre du texte du règlement.

2.1. L'absence d'une analyse compréhensive

9. 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.

10. 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.

11. 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.

12. Par ailleurs, le but de l'augmentation 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. À l'étranger, il existe une multitude de mesures préventives qui fonctionnent et dont notre pays devrait s'inspirer.

2.2. Un manque de ciblage social des aides

13. Les montants des aides financières sont forfaitaires. Il n'est prévu aucun critère social pour cibler les personnes les moins nanties.

14. Or, l'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.

15. Ces aides représentent un effet d'aubaine pour des ménages privilégiés qui avaient de toute façon prévu d'investir dans des véhicules plus onéreux et 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.

16. Même si l'octroi d'une telle subvention paraît plus juste que l'octroi d'un abattement fiscal, il y a le risque d'une mobilité à « deux vitesses » où les plus riches reçoivent des subventions, alors que les plus pauvres se les voient refuser, voire imposer des pénalités, car ils n'ont pas les moyens d'avancer d'importantes sommes d'argent et doivent se rabattre sur des véhicules moins chers, même si plus polluants ou nocifs pour la santé.

2.3. Investir dans les transports publics

17. 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.

18. 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.

19. 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. La crise liée à la COVID-19 nécessite d'ailleurs que plus d'argent soit engagé pour répondre aux nouvelles exigences en matière de sécurité.

20. 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.

2.4. D'un point de vue légistique

21. Le texte de modification prévoit, concernant l'aide financière, que le paragraphe 6 de l'article 1^{er} sera complété comme suit : « La date de conclusion du contrat de vente ou, en cas de leasing, du contrat de location ou de leasing du véhicule doit intervenir au plus tard le 31 mars 2021 ».

22. Or, sauf erreur, notre Chambre se demande si cet ajout ne doit pas viser uniquement les aides majorées. Si c'est effectivement le cas, il faudrait que le texte le précise car, sinon, la formulation actuelle du projet laisse penser que la date butoir de conclusion du contrat au 31 mars 2021 concerne toutes les demandes d'aides, y compris les non majorées.

3. En conclusion

23. 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 de rendre l'aide financière plus juste socialement et de considérer la problématique de la mobilité durable dans son ensemble. Celle-ci ne saurait se résoudre par une plus grande promotion de l'utilisation du véhicule individuel et faire l'impasse sur des investissements plus conséquents dans les transports en commun.

Luxembourg, le 8 juin 2020

Pour la Chambre des salariés,



Sylvain HOFFMANN
Directeur



Nora BACK
Présidente

L'avis a été adopté à l'unanimité.