



CHAMBRE DES SALARIES
LUXEMBOURG

28 mars 2019

AVIS II/07/2019

relatif au projet de règlement grand-ducal

- 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

..... AVIS

Par lettre du 11 février 2019, 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 l'instauration d'une 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. Afin de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, le gouvernement veut instaurer une aide financière, dans les limites des crédits disponibles, pour la promotion des véhicules routiers à zéro ou faibles émissions de CO₂.

2. Les voitures et camionnettes propulsées exclusivement par un moteur électrique ou une pile à combustible à hydrogène pourront bénéficier d'une aide financière de 5 000 euros, tandis que le subside pour les voitures et camionnettes électriques hybrides rechargeables de l'extérieur pourra s'élever à 2 500 euros, sous condition qu'elles émettent moins de 50 grammes de CO₂ par kilomètre.

3. Une aide financière pour d'autres véhicules électriques, en l'occurrence les quadricycles, les motocycles et les cyclomoteurs, est également prévue. Elle doit s'élever à 25 % du coût hors taxe sur la valeur ajoutée (HTVA) du véhicule, avec un plafond de 500 euros.

4. Ces aides financières visent les personnes physiques et morales de droit privé et seront réservées aux véhicules immatriculés au Luxembourg. En outre, ces aides seront 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 au plus tard 6 mois avant la date d'introduction de la demande de la subvention (le véhicule à pile à combustible n'est pas concerné).

5. Afin d'éviter une « exportation » des subventions, une durée de détention minimale de 7 mois sera d'application pour le véhicule.

6. Le régime d'aides couvrira les voitures mises en circulation pour la première fois entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2019. Le gouvernement procédera, avant la fin de l'année 2019, à une évaluation des impacts des aides et décidera des modalités de leur éventuelle reconduction.

7. Le projet de règlement propose également d'introduire, pour la même période, une subvention équivalant à 25 % du coût HTVA du véhicule, et plafonnée à 300 euros, pour l'acquisition d'un vélo ou d'un cycle à pédalage assisté neufs. Cette aide financière sera réservée aux personnes physiques résidant au Grand-Duché et ne pourra être demandée qu'une seule fois tous les 5 ans.

2. La position de la CSL

8. La CSL salue la volonté du gouvernement de promouvoir les véhicules routiers à zéro ou faibles émissions de CO₂.

9. Toutefois, notre Chambre considère que l'instauration d'une telle aide financière soulève des questions, réserves et critiques.

2.1. Le manque d'une analyse globale

10. 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.

11. En effet, l'association sans but lucratif *Écoconso*¹ souligne, sur son site en ligne², qu'il existe des avantages mais également de nombreux inconvénients à la voiture électrique qu'il faudrait analyser dans le contexte luxembourgeois.

2.2. La limitation de l'enveloppe d'aide

12. La CSL souligne la limite qui est posée dès les deux premiers articles du projet de règlement, à savoir que les aides financières seront allouées « dans les limites des crédits disponibles ».

13. Cela pose question. Notre Chambre aurait souhaité connaître le montant exact de cette limite.

14. La fiche financière du projet explique que le financement des aides étatiques sera assuré via le fonds climat et énergie et estime que, pour l'année 2019 entière, le « déchet budgétaire total pourrait avoisiner les 9,5 millions » d'euros. Mais le texte précise également qu'une bonne partie des subventions concernant les voitures et les camionnettes ne sera liquidée qu'en 2020, en raison du délai de détention de 7 mois à respecter par le requérant avant de pouvoir introduire sa demande d'aide financière.

15. Somme toute, notre Chambre craint que cette restriction relative aux limites des crédits disponibles puisse, potentiellement, signifier que les premiers demandeurs pourront bénéficier de l'aide et que les autres n'obtiendront pas de subvention, le cas échéant.

16. Par ailleurs, comme les véhicules professionnels sont également concernés, les personnes privées, moins outillées pour réaliser à temps toutes les démarches, risqueraient de ne rien obtenir.

17. Aux yeux de la CSL, l'épuisement des crédits ne saurait légalement justifier une discrimination, en l'occurrence le refus d'attribuer une subvention à des personnes remplissant strictement les mêmes critères que ceux à qui elle pourra être accordée. Cette notion ne saurait avoir pour objet ni pour effet de dispenser l'administration du respect du principe d'égalité.

18. Notre Chambre demande que le projet de texte garantisse effectivement une aide financière à chaque ayant droit remplissant les critères d'obtention.

2.3. La condition de souscrire à un contrat d'électricité verte

19. Le projet de règlement impose une autre condition pour bénéficier de l'aide lors de l'acquisition d'un véhicule électrique rechargeable (pur ou hybride), à savoir que le propriétaire de la voiture ou, en cas de *leasing*, le détenteur de la voiture, souscrive à un contrat de fourniture d'électricité verte issue à 100 % de sources renouvelables, au plus tard 6 mois avant la date d'introduction de la demande de la subvention.

¹ *Écoconso* est issu d'une initiative commune, en 1991, de plusieurs associations actives dans le domaine de l'environnement et de la protection des consommateurs. Cette association, basée en Belgique, bénéficie du soutien du gouvernement wallon. Elle est également reconnue comme association d'éducation permanente par la Fédération Wallonie-Bruxelles. Ses autres ressources proviennent de contrats ou de subsides ponctuels d'autres pouvoirs publics ainsi que de recettes propres issues de ses prestations de services.

² <https://www.ecoconso.be/fr/content/voiture-electrique-ses-avantages-et-inconvénients>

20. La CSL voudrait se voir confirmer l'interprétation exacte à donner concernant le délai de 6 mois. Pour notre Chambre, cela est à comprendre dans le sens qu'il suffit d'avoir un contrat de fourniture d'électricité verte issue à 100 % de sources renouvelables au moins 6 mois avant la date de demande de la subvention.

2.4. La durée minimale de détention

21. Pour les véhicules automoteurs, l'aide ne sera pas due si ceux-ci sont cédés ou exportés dans les 7 mois qui suivent la date à laquelle ils ont été immatriculés au nom du requérant. Pour les véhicules de location sans chauffeur, ce délai sera porté à 12 mois. Au cas où l'aide financière sera sollicitée par le détenteur du véhicule, elle ne sera pas due lorsque la durée du contrat de location ou de *leasing* est inférieure à 7 mois.

22. Notre Chambre s'interroge ici sur les raisons qui ont conduit au choix des périodes de 7 et 12 mois. La CSL se demande d'ailleurs si ce laps de temps sera suffisant, ou non, afin d'atteindre l'objectif visant à éviter une « exportation » des subventions.

2.5. Les montants uniformes

23. Les différents montants proposés par le projet de règlement sont forfaitaires. Le texte proposé ne prévoit pas de critère social pour viser les personnes les moins nanties.

24. Or, l'on sait que le prix moyen d'achat des véhicules électriques rechargeables (purs ou hybrides) est, à l'heure actuelle, nettement supérieur à celui des véhicules à moteur thermique.

25. Les aides risquent donc de constituer 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 insuffisante pour passer à l'électromobilité.

26. Même si l'octroi d'une telle subvention paraît plus juste que l'octroi d'un abattement fiscal, il y a un 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.

27. Le projet de loi s'inscrit, comme le précise d'ailleurs l'exposé des motifs, dans le contexte d'une « mobilité durable dans tous les domaines, avec une promotion renforcée des transports en commun, de la mobilité active et du développement de l'électromobilité ».

28. Sur ce thème, notre Chambre s'opposerait à une détérioration du dispositif d'exonération des frais de déplacement forfaitaires dont peuvent profiter tous les salariés du Luxembourg, avant que ne soient mis en place des investissements ambitieux en matière de transports publics permettant à chacun de se passer de son véhicule privé.

29. En effet, les transports publics ont besoin d'investissements à la hauteur en matière d'infrastructures et de services. Les usagers réclament des transports sûrs, confortables et ponctuels.

2.6. L'instruction des dossiers

30. Dans le cadre de l'instruction des dossiers, le projet de règlement prévoit que l'Administration de l'environnement se réservera le droit de demander la production de toute pièce qu'elle jugera nécessaire pour pouvoir constater le respect des conditions imposées par le règlement.

31. Notre Chambre juge que l'expression « la production de toute pièce qu'elle [l'administration] juge nécessaire » est exorbitante. Un cadre devrait être précisé dans le texte afin que l'exigence de l'administration soit limitée et proportionnée aux fins poursuivies par le règlement.

32. De même, la CSL comprend que les aides financières seront sujettes à restitution si elles ont été obtenues par suite de fausses déclarations ou de renseignements inexacts. En revanche, l'expression « ou si elles ne sont pas dues pour toute autre raison » est également trop floue et laisse la place à une interprétation trop vaste. Les cas de restitution doivent être précisément énumérés et prévus par le texte.

3. En conclusion

33. La CSL reconnaît l'objectif du projet de règlement grand-ducal visant à instaurer une aide financière pour la promotion des véhicules routiers à zéro ou faibles émissions de CO₂. En effet, cette mesure en matière de protection du climat contribuera également à réduire les émissions des autres polluants atmosphériques, dont les NO_x et les particules fines.

34. Toutefois, notre Chambre demande que ses remarques et revendications soient prises en compte par le texte gouvernemental afin de rendre la mesure proposée plus juste socialement et de considérer la problématique de la mobilité 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 28 mars 2019

Pour la Chambre des salariés,



Norbert TREMUTH
Directeur



Sylvain HOFFMANN
Directeur



Jean-Claude REDING
Président

L'avis a été adopté à l'unanimité.