



AVIS

Avis III/21/2021

20 avril 2021

Clever fueren

relatif au

Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal 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 1^{er} avril 2021, 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. Le projet de règlement grand-ducal, à travers une modification du règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019, se propose de reconduire pour 12 mois supplémentaires, à savoir jusqu'au 31 mars 2022, le régime d'aides financières en place, tout en prévoyant une allocation plus ciblée des primes.

2. Le régime d'aides financières dites « clever fueren » vise à continuer à promouvoir les véhicules motorisés électriques purs (100 % électriques), à pile à combustible à hydrogène et, pour une durée limitée, les véhicules hybrides rechargeables dits « plug-in », ainsi qu'à encourager le recours à la mobilité active moyennant un subside pour les vélos et les cycles à pédalage assisté.

3. Le projet gouvernemental propose ainsi de maintenir une aide financière de 8 000 euros pour les voitures 100 % électriques, sous réserve toutefois que la consommation d'énergie électrique du véhicule ne dépasse pas 180 Wh/km, valeur respectée, selon l'exposé des motifs, par quelque 75 % des voitures électriques pures nouvellement immatriculées en 2020.

4. Pour les voitures dont la consommation d'énergie électrique dépasse le seuil précité, le montant de la prime est réduit à 3 000 euros. Toutefois et indépendamment de la consommation d'énergie électrique, afin de tenir compte des besoins des familles nombreuses, une prime de 8 000 euros sera 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. Pour les camionnettes 100 % électriques, le montant de la prime reste inchangé à 8 000 euros.

5. Quant aux véhicules électriques hybrides rechargeables, il est proposé de limiter les incitations financières aux seuls véhicules achetés et mis en circulation pour la première fois durant l'année 2021, tout en réduisant le montant de la prime de 2 500 à 1 500 euros.

6. 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.

7. Mis à part les véhicules électriques hybrides rechargeables, les dispositions du projet de règlement s'appliquent aux véhicules commandés entre le 1er avril 2021 et le 31 mars 2022 et dont la première mise en circulation a lieu avant fin 2022, ceci afin de tenir compte des délais de livraison. Pour les véhicules non soumis à une obligation d'immatriculation (par exemple les vélos), elles s'appliquent aux véhicules achetés entre le 1er avril 2021 et le 31 mars 2022.

8. Alors que la durée de détention minimale de 7 mois reste d'application pour tous les véhicules soumis à une obligation d'immatriculation, le requérant de l'aide, sous condition qu'il s'agisse d'une personne physique propriétaire du véhicule, pourra 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.

9. L'exposé des motifs précise que la poursuite des efforts de promotion de l'électromobilité, au-delà de la durée d'application du projet, 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.

10. 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.

La position de la CSL

11. 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.

12. La CSL a déjà eu l'occasion d'émettre, les [8 juin 2020](#) et [28 mars 2019](#), deux avis sur, respectivement, le projet initial de règlement et sa première modification. Toutefois, 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 rappeler quelques éléments fondamentaux et de suggérer de nouvelles pistes.

L'absence d'une analyse compréhensive

13. 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.

14. 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.

15. 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.

16. 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

17. Les montants des aides financières restent forfaitaires. La seule différence avec le système actuel est une réduction de 5 000 euros de la prime pour les véhicules 100 % électriques qui sont plus « énergivores » (au-delà de 180 Wh/km). Mais il n'est prévu aucun critère social pour cibler concrètement les personnes les moins nanties, mise à part l'exemption s'appliquant à tous les ménages d'au moins 5 personnes.

18. 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.

19. Par ailleurs, la CSL salue toutefois dans ce contexte la disposition prévoyant l'octroi de la subvention dès l'immatriculation de la voiture.

L'élément indispensable : investir dans les transports publics

20. Somme toute, une politique de mobilité durable ne doit pas se focaliser sur la mobilité individuelle, fût-elle électrique ou très peu émettrice d'émissions nocives, car la lutte contre le réchauffement climatique n'y serait pas forcément gagnante et le problème de la congestion du trafic resterait entier.

21. 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.

22. 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.

23. 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

24. 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 réellement l'aide financière plus juste socialement.

Luxembourg, le 20 avril 2021

Pour la Chambre des salariés,



Sylvain HOFFMANN
Directeur



Nora BACK
Présidente

L'avis a été adopté à l'unanimité.