



CHAMBRE DES SALARIES
LUXEMBOURG

13 juillet 2020

AVIS III/52/2020

relatif au projet de règlement grand-ducal portant introduction d'une aide financière pour l'installation de bornes de charge privées pour véhicules électriques

..... AVIS

Par lettre du 2 juillet 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 portant introduction d'une aide financière pour l'installation de bornes de charge privées pour véhicules électriques.

1. Les grandes lignes du projet

1. Le projet de loi instaure une aide financière pour les bornes de recharge acquises par des personnes physiques, dans les limites des crédits disponibles.

2. Les frais éligibles couvrent la borne, l'équipement technique, ainsi que la main-d'œuvre pour l'installation ou l'adaptation technique de l'installation préexistante.

3. Il est ainsi prévu que la prise en charge de l'État s'élève jusqu'à 50 % de l'ensemble (valeur hors taxe), avec un montant plafonné entre 750 et 1 650 euros, variable à la fois en fonction du nombre d'emplacements et de « l'intelligence » de l'installation de recharge (notamment lorsqu'il s'agit de gérer un ensemble des bornes de façon à limiter le prélèvement simultané de puissance à une valeur qui ne peut pas dépasser la capacité mise à disposition par le gestionnaire de réseau au point de raccordement).

nombre d'emplacements	type de borne	niveau de l'aide
entre 1 et 3	borne normale	50% avec un maximum de 750 €
	borne "intelligente"	50% avec un maximum de 1200 €
4 et plus	borne "intelligente"	50% avec un maximum de 1200 €
	borne intégrée dans un système collectif de gestion intelligente de charge	50% avec un maximum de 1650 €

4. La demande de subside peut être introduite par des personnes physiques propriétaires ou locataires, ou par un syndic au nom et pour le compte des copropriétaires ou de leurs locataires bénéficiaires de l'aide. L'aide financière n'est pas due pour les bornes destinées à l'exploitation commerciale ou à la revente.

5. Le financement des aides étatiques est assuré via le Fonds climat et énergie.

2. La position de la CSL

6. Notre Chambre salue 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.

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

8. Concernant les personnes habilitées à demander une aide, le projet prévoit, à l'article 2, que la demande de subside peut être introduite par des personnes physiques propriétaires ou locataires, ou par un syndic. Or, l'article 1^{er} définit le « demandeur » de l'aide comme « une personne qui introduit et signe une demande en obtention d'une aide financière visée par le présent règlement et qui réunit dans son chef la pleine et entière propriété de la borne de charge ». Il semble y avoir là une contradiction.

- 9.** En outre, le texte précise que l'aide financière n'est allouée que pour une seule borne de charge par emplacement, « ou bien dans le chef du propriétaire ou bien dans le chef du locataire ». Or, le texte ne prévoit pas de solution en cas de mésentente entre le propriétaire et le locataire, et que chacun fait sa propre demande pour une même borne.
- 10.** L'article 5, paragraphe 4, stipule notamment que dans « le cadre de l'instruction des dossiers, l'Administration de l'environnement se réserve le droit de demander la production de toute pièce qu'elle juge nécessaire pour pouvoir constater le respect des conditions imposées par le présent règlement ».
- 11.** 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.
- 12.** De même, le paragraphe 6 ajoute que les « aides financières sont sujettes à restitution si elles ont été obtenues par suite de fausses déclarations, de renseignements inexacts ou si elles ne sont pas dues pour toute autre raison ».
- 13.** 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 trop floue et laisse la place à une interprétation trop vaste. Les cas de restitution doivent être précisément énumérés et prévus par le texte.
- 14.** Par ailleurs, la CSL rappelle quelques-unes de ses revendications, formulées dans ses avis du 28 mars 2019 et du 8 juin 2020 relatifs aux aides financières pour la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de dioxyde de carbone, étant entendu que le projet de règlement soumis pour avis s'inscrit dans la même logique de réduction des émissions de gaz à effet de serre.
- 15.** Notre Chambre continue à regretter 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.** La même faiblesse caractérisant l'octroi des subventions pour l'achat d'un véhicule électrique rechargeable (pur ou hybride) subsiste avec les bornes de recharge, à avoir un manque de ciblage social des aides.
- 19.** Les montants des aides financières sont également forfaitaires. Il n'est prévu aucun critère social pour cibler les personnes les moins nanties.

20. L'installation d'une borne de recharge électrique, pour un usage privé et non commercial, n'a bien sûr de sens que si l'on possède ou utilise déjà une voiture roulant avec cette énergie. Et l'on sait que le prix moyen d'achat de tels véhicules est nettement supérieur à celui des véhicules à moteur thermique.

21. Ces différentes aides vont représenter 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.

22. La CSL juge essentiel de souligner à nouveau 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.

23. 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^{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 COVID19 nécessite d'ailleurs que plus d'argent soit engagé pour répondre aux nouvelles exigences en matière de sécurité.

3. En conclusion

24. La CSL a conscience de 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 13 juillet 2020

Pour la Chambre des salariés,



Sylvain HOFFMANN
Directeur



Nora BACK
Présidente

L'avis a été adopté à l'unanimité.