

**Ministère de l'Environnement
à l'att de Madame la Ministre
Carole Dieschbourg**

L-2918 Luxembourg

Luxembourg, le 31 mars 2021
réf.: FL/si/210331 – lettre ouverte

Lettre ouverte à Madame la Ministre Carole Dieschbourg

Madame la Ministre,

Nous aimerions revenir sur le 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 CO₂.

Le nouveau régime introduit une limite à hauteur de 18kWh/100km au-dessus de laquelle l'acquéreur d'une voiture électrique ne recevra plus les 8000 euros d'aide, mais seulement 3000 euros. Pour les modèles plug-in hybrides, l'aide sera dorénavant ramenée de 2500 à 1500 euros.

Tout en risquant de nous répéter, nous devons attirer votre attention sur la problématique bien réelle de l'électromobilité.

Les mesures prises vont freiner le développement de l'électromobilité.

Vous précisez, à juste titre, que 75% des voitures immatriculées en 2020 avaient une consommation en dessous ou égale à 18kW/h sur 100km. Ce que vous semblez par contre ignorer, est que les modèles électriques disponibles en 2020, voire même actuellement, sont soit des véhicules de taille plus importante permettant ainsi une autonomie plus proche du thermique, soit des véhicules de petite taille destinés à de trajets plus courts. La gamme des véhicules de taille moyenne, dite familiale, est actuellement très restreinte, et va s'élargir très prochainement.

La gamme de voitures familiales est de loin la gamme la plus représentée dans notre parc roulant. Comme ces voitures vont, en règle générale, se trouver au-dessus de la limite des 18kW/h, la grande majorité des véhicules électriques vont uniquement pouvoir bénéficier de la prime bridée à 3.000 euros, qui est même encore moins que la prime de 5.000 euros en vigueur en 2019. Passer de 8.000 euros à 3.000 euros est certainement une réduction disproportionnée par rapport à l'effet que le Gouvernement veut atteindre.

Nous ne voulons ici pas rentrer davantage dans les inégalités sociales que crée cette limite très basse en excluant certaines petites voitures citadines en dessous de 30.000 euros de la prime de 8.000 euros parce que leur consommation électrique dépasse 18kW/h tandis que d'autres voitures de plus que 60.000 euros continuent à bénéficier de la prime élevée.

Il est un fait que le surcoût pour une voiture électrique, par rapport au même modèle en version thermique, se situe en règle générale entre 10.000 et 16.000 euros. Ceci compte pour tous les gabarits de voitures, aussi pour les plus petites. Avec ces mesures, le Gouvernement pénalise les voitures de taille moyenne, dont le surcoût représente quelques 10.000 euros, prime déduite de 3000 euros. Si l'effet « prime » ne joue plus comme avant, il sera tout-à-fait logique que, devant un tel choix, l'acheteur va continuer à privilégier la voiture thermique plutôt que de passer vers une voiture électrique bien plus petite.

Finalement, le parc des voitures électriques sera majoritairement composé de petites voitures, tandis que les voitures familiales et SUVs vont rester en thermique ! Ceci n'est certainement pas dans l'intérêt de notre environnement.

Contrairement aux informations que vous aurez peut-être reçues, l'électromobilité n'a pas encore percé auprès du grand public. Le début de succès que nous constatons aujourd'hui est généré par un cercle assez restreint de personnes très ouverts à cette technologie. Ce vivier de personnes est en train de s'épuiser et nous estimons que la progression de l'électromobilité va stagner.

Nous vivons la réalité chaque jour sur le terrain et nous pouvons confirmer que les vendeurs doivent déployer tout leur arsenal persuasif pour promouvoir les solutions électriques.

En réduisant la prime à seulement 3.000 euros pour la majorité de véhicules électriques, vous allez à l'encontre des efforts considérables que le secteur automobile a déployés pour accompagner la transition énergétique.

Vous argumentez que les Plug-in Hybrides sont plus polluant que les essences ou diesel. Si ceci était partiellement vrai il y a 2 à 3 ans, quand ces véhicules ne disposaient que d'une autonomie électrique qui ne dépassait pas 20km, le progrès technologique permet aujourd'hui à ces véhicules de parcourir plus de 50km en mode électrique. Cette autonomie permet d'assurer 90% des déplacements journaliers en tout-électrique, tout en gardant l'option de faire de longs trajets en cas de besoin. La possibilité de charger sa voiture au travail va en plus doubler cette autonomie journalière.

Le plug-in hybride d'aujourd'hui contribue bien plus à la réduction des émissions que des voitures thermiques et reste la porte d'entrée vers le tout électrique.

En précisant dans le règlement que les primes réduites pour les plug-in hybrides sont uniquement valables pour autant que la voiture soit immatriculée avant la fin de cette année, vous avez de facto supprimé cette prime. Notre constat est autant plus pertinent que les délais de livraison des véhicules électriques et hybrides s'allongent dû à des problèmes d'approvisionnement.

Cette problématique d'approvisionnement risque aussi de devenir un problème pour les voitures (électriques et plug-in hybrides) commandées avant le 31 mars de cette année pour qui le propriétaire risque de ne pas pouvoir bénéficier de la prime escomptée. Selon les termes du règlement, le Gouvernement prend le risque de pénaliser le consommateur, qui a respecté toutes les exigences, pour un problème d'approvisionnement, inconnu au moment de la commande.

Nous répétons notre demande à ce que vous rassurez le consommateur à ce niveau.

Le succès de l'électromobilité est fortement lié à l'infrastructure de recharge. Le vrai problème n'est pas la faible couverture du réseau Chargy - qui n'est actuellement qu'à la moitié du volume annoncé pour fin 2020 - mais plutôt l'infrastructure de recharge au domicile et sur le lieu de travail.

S'il est aujourd'hui encore possible d'installer une Wallbox pour charger sa voiture dans une maison unifamiliale (pour autant qu'on est un des premiers dans la rue à en faire la demande), la situation est bien différente dans les résidences. Même dans les résidences récentes, la capacité du réseau électrique ne permet qu'un nombre très restreint de points de charges et nécessite une installation coûteuse assurant une gestion intelligente des charges des voitures. Les subventions introduites pour l'acquisition des Wallboxes sont malheureusement loin de couvrir les dépenses nécessaires.

Le PNEC (Plan national intégré en matière d'énergie et de climat), qui détaille les ambitions climatiques du Gouvernement, prévoit que d'ici 9 ans, 49% des voitures du parc luxembourgeois seront des véhicules électriques. Ceci implique que quelques 250.000 voitures devront être chargées tous les 2 à 3 jours.

Dans les résidences, bien plus que la moitié des emplacements de parking doivent ainsi être équipés d'un point de charge. La puissance nécessaire dépasse largement la capacité du réseau, même si ces voitures ne seront probablement jamais chargées en même temps.

Charger la voiture au travail n'est pas vraiment une alternative comme le même problème de la capacité du réseau se pose aussi ici et les coûts significatifs pour la mise en place de l'infrastructure de recharge doivent être supportés entièrement par les entreprises.

Tant les concessions que les sociétés en général, sont amenées à faire des investissements majeurs dans l'infrastructure de recharge pour leurs clients/employés. Le succès de l'électromobilité dépend aussi fortement de ces investissements.

Bien qu'annoncée à plusieurs reprises, aucune aide pour les entreprises n'a été mise en place pour accompagner les investissements dans l'infrastructure de charge.

Le marché doit pouvoir se préparer aux exigences gouvernementales. Il est important de permettre aux consommateurs une planification dans un environnement une stabilité dans la politique environnementale.

Vos annonces sont venues très tard, ce qui a créé une insécurité certaine du consommateur, qui a été contreproductif aux efforts de nos membres pour accompagner les clients vers la transition énergétique.

Nous déplorons ce manque de visibilité à moyen terme.

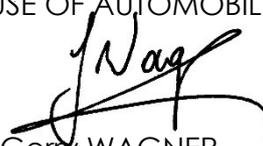
La transition énergétique n'est pas encore arrivée jusqu'au consommateur. Beaucoup de questions concernant l'électromobilité restent ouvertes. Aujourd'hui, la très grande majorité des consommateurs préfère encore une voiture essence ou diesel à la voiture électrique. Pourtant, nous devons constater que la politique du Gouvernement s'attaque déjà à ceux qui sont disposés à franchir le pas. Conduire en électrique ne suffit plus, vous demandez en plus à ce que ce soit une petite voiture électrique, sans tenir compte des besoins réels des utilisateurs.

Actuellement, la politique du Gouvernement semble être de forcer la transition énergétique. Cependant, si le gouvernement veut accélérer la transition énergétique, il devrait plutôt procéder de façon intelligente et durable afin d'accompagner les citoyens progressivement sur cette voie.

Au lieu d'amener le consommateur vers l'électromobilité, vous allez finalement le perdre !

Nous espérons que ces éclaircissements vont vous aider dans vos prochaines décisions.

pour la
HOUSE OF AUTOMOBILE



Gerry WAGNER
Porte-parole

La House of Automobile représente les trois fédérations et associations du secteur automobile au Luxembourg ; FEDAMO (Fédération des distributeurs automobiles et de la mobilité), la mobiz (Rental and mobility business association) et la Febiac (Fédération belge et luxembourgeoise des importateurs de l'automobile)