

- **Garantir sur 5 ans au moins la prime pour l'achat d'un véhicule électrique**, afin d'inciter les particuliers à opter pour l'électromobilité et la mobilité active, et ainsi rendre la mobilité durablement plus propre. Cette mesure apportera stabilité et confiance.
 - **Stabiliser les prix du kW/h** pour la recharge des véhicules électriques au Luxembourg pour rassurer les consommateurs et éviter une inflation qui irait à l'encontre de l'acquisition de ce type de motorisations. Rappelons que les tarifs en janvier 2020 sont passés de 0,20 € à 0,26 €/kWh TTC (soit une augmentation de 30%).
 - Introduction d'une **prime à la casse conditionnée** encourageant la destruction d'un véhicule polluant (en évitant ainsi une revente à l'étranger) accompagnée d'une prime pour l'achat d'un nouveau véhicule à faible émission (< 95 g CO₂). Les ménages à faibles revenus pourront alors en profiter.
- > **Accorder plus de temps à la recherche de solutions alternatives**: le tout électrique poussé à outrance par les Gouvernements porte un coup d'arrêt brutal à toute recherche alternative, que ce soit sur des meilleurs moteurs diesel, des piles à combustible (hydrogène), ou des moteurs biogaz. Les normes environnementales deviennent très dures, et si les constructeurs doivent absolument trouver aujourd'hui une alternative pour éviter de lourdes amendes, celle-ci tout comme l'écosystème nécessaire pour y parvenir ne sont pas encore prêts. Cela entraînera un retard technologique important de l'Europe sur d'autres pays qui continuent quant à eux à travailler sur des alternatives.



L'ACL demande au Gouvernement d'impliquer les différentes organisations pour réfléchir ensemble à des solutions et à des mesures adéquates et durables permettant de réduire efficacement les émissions de CO₂ au Luxembourg !

À propos de l'Automobile Club du Luxembourg (ACL)

Les enjeux environnementaux sont une préoccupation majeure de l'ACL. Un groupe de travail au sein de l'entreprise a été mis en place pour réduire son empreinte carbone et encourager ses salariés à pratiquer la multimodalité. La carte de membre ACL étant individuelle, l'association propose à ses membres de nombreux services dédiés à la mobilité durable comme la « Bike Assistance ».

En tant que 1er club de mobilité au Luxembourg, l'Automobile Club a inauguré en septembre dernier son « Mobility Loft », dans le but d'apporter une information et un conseil neutres et objectifs sur le type de motorisation : électrique, hybride plug-in, hybride, essence ou diesel. Autant de possibilités de motorisations considérées selon le type d'utilisation du véhicule. Les vélos et les scooters électriques y ont également toute la place qu'ils méritent.

Ce service gratuit dédié à ses 187 000 membres s'accompagne d'essais gratuits de véhicules. L'ACL s'est en effet associé avec la grande majorité des marques automobiles afin de tenir ses membres informés des dernières nouveautés en termes de véhicules électrifiés.

Enfin, l'ACL dispose également de sa propre flotte de véhicules électrifiés (hybride, hybride plug-in et électrique) que les membres ACL peuvent louer sur des périodes allant d'une demi-journée à plusieurs jours afin de se familiariser avec ce type de technologie pour la décision avant l'achat.

ACL - NOUS GARANTISSONS VOTRE MOBILITÉ

PLAN CLIMAT ET ÉNERGIE

DES MESURES

INEFFICACES ENCORE

AUX FRAIS DU

CONTRIBUABLE



Deutsche Version: www.acl.lu/de

English version: www.acl.lu/en

Madame, Monsieur,

Ces dernières semaines, le Gouvernement a annoncé au compte-gouttes plusieurs mesures qui représenteront des coûts supplémentaires pour les automobilistes: une hausse des accises (entre février et avril 2020), le recours au WLTP pour le calcul de la taxe sur les véhicules routiers et les primes pour véhicules à faibles émissions (reporté ces derniers jours par les députés), la taxe CO₂ (en 2021) et une réforme de la taxe sur les véhicules routiers (en 2021).

Son objectif: s'attaquer à l'urgence climatique afin de réduire les émissions de CO₂ au Luxembourg de 50 à 55% jusqu'à 2030. Et le « Plan Climat » présenté ces derniers jours est tout simplement utopistes.

Force est de constater, une fois encore, que ces mesures irréalistes du Gouvernement **ne permettront pas d'atteindre l'objectif d'une décarbonisation rapide. Ne soyons pas dupes: ces taxes ne conduiront pas les usagers à changer leur comportement et ne conduiront qu'à une augmentation du coût de votre mobilité !**

Estimations ACL	Coût pour l’usager	Recettes de l’État	Impact réel sur la décarbonisation	Redistribution attendue
Nouvelle norme WLTP	Jusqu’à 200 €/an	Est. +7,5 Mio € (2020)	Nul	Non connue
Accises sur le carburant	Jusqu’à 150 €/an	Selon l’impact réel sur le volume des ventes de diesel auprès des professionnels du transport : Entre -300 et +100 Mio € (2020)	Nul pour les poids lourds car la comptabilisation se fera chez nos pays voisins Pour les particuliers, l’impact sera marginal	Non connue
Taxe CO2 (2021) sur les énergies fossiles	Jusqu’à 200 €/ménage/an	Entre +100 et +150 Mio € (2021)	Le prix de départ de 20 euros par tonne de CO2, qui devrait passer à 30 euros d’ici deux ans, est jugé trop bas par de nombreux experts. L’OCDE affirme que 30 euros par tonne de CO2 ne suffisent pas pour atteindre les objectifs climatiques de Paris	La taxe sera reversée à 50% aux ménages les plus faibles (au nom de l’équité sociale) et à 50% en soutien à la transition écologique. Le détail des procédures n’a pas encore été annoncé
Réforme taxe auto (2021)	Non connu	Non connues	Non connu mais actuellement la taxe en vigueur qui dépend déjà du CO2 n’a pas atteint les objectifs en matière de réduction des émissions	Non connue

Avec 14,88 tonnes de CO2 produits par habitant en 2017 (la moyenne de l’OCDE est de 8,9 tonnes), le défi pour parvenir à une réduction des émissions est énorme quand on sait que le parc de voitures et donc le trafic*, tout comme la croissance démographique vont continuer à augmenter sensiblement au Luxembourg. Mais nous n’avons pas le choix: nous devons trouver des mesures efficaces et justes pour le contribuable !

La gratuité des transports publics prévue en mars prochain ne répondra pas aux besoins de la grande majorité des usagers. Avec un bassin d’emploi encore très fortement concentré sur la Ville de Luxembourg et sa proche périphérie, une grande majorité des travailleurs (230.000 résidents, auxquels s’ajoutent 200.000 frontaliers) n’a pas d’autre alternative aujourd’hui que d’utiliser son véhicule pour se rendre au travail. Sont ainsi concernées les personnes travaillant dans l’industrie, le secteur des services en horaires postés ou auprès des clients de leur employeur. Sans oublier que toutes les communes ne disposent pas de transport collectif adéquat.

Si la hausse des accises devait avoir l’effet attendu d’une baisse des achats de carburants au Luxembourg, comment finance-ra-t-on toutes les mesures et tous les projets d’infrastructures en cours et à venir pour créer des alternatives durables et effi-caces de mobilité (transports publics gratuits, développement du réseau ferroviaire, routes, …)? Et en attendant que l’offre des transports publics soit efficace, quelles autres options si ce n’est payer plus ? Et en quoi, dans ce cas précis, le fait que les usagers payent plus pour pouvoir rester mobiles (on estime entre 300 et 500 € le budget moyen supplémentaire que chaque usager devra déboursier par an), aura-t-il une incidence positive sur l’environ-nement ? Autant de questions ouvertes auxquelles le Gouverne-ment n’a pas encore de réponse.

* Le fabricant néerlandais de GPS, TomTom, a publié ses données de trafic pour le Luxembourg. En moyenne, 40 minutes par jour dans les bouchons. En réduisant les bouchons, cela reviendrait à réduire la consommation et donc les émissions de CO2 tout en contribuant à la productivité des sociétés et au bien-être des travailleurs.

La mobilité concerne notre quotidien à tous : nous y consacrons une part importante de notre budget et de notre temps. C’est un élément essentiel de notre qualité de vie et nous devons être exigeants en la matière.

Nous ne pouvons donc pas rester là les bras croisés ! Nous devons agir pour accélérer la transition vers une mobilité durable !

L’ACL s’engage pour une réduction durable du CO2 au Luxembourg et est en faveur du principe du « pollueur-payeur » pour encourager l’électromobilité ainsi que les autres alternatives en matière de mobilité. Pour y parvenir et en tant qu’association neutre et indépendante, l’ACL propose les mesures suivantes :

> Mieux informer les consommateurs, de façon ciblée, ob-jective et neutre, afin qu’ils puissent faire des choix avisés et en toute connaissance de cause. Les consommateurs sont au-jourd’hui perdus et ne savent plus vers qui se tourner, tant les informations contradictoires sont nombreuses. Oui, il faut ad-mettre que le véhicule « zéro émission » n’existe pas (encore) ; que la production des batteries de voitures électriques est coûteuse en énergie (et donc en CO2) et nécessite l’usage de ressources rares. Oui, il faut rouler entre 40 000 et 150 000 km avec son véhicule électrique pour commencer à émettre moins de CO2 qu’une voiture thermique.

> Donner des moyens aux consommateurs pour contribuer à leur niveau individuel à diminuer leur consommation de CO2. Nous ne sommes pas égaux face à la mobilité et l’absence de solution devient alors un frein. Le Gouvernement avait an-noncé 800 bornes de charge publiques pour les voitures élec-triques et les voitures plug-in hybrides au Luxembourg à fin 2020. Cet objectif sera difficilement réalisable, quand on sait que seules 388 unités ont été installées à fin 2019. Toutefois, ce déploiement ne sera pas suffisant pour charger l’ensemble des voitures électriques si celles-ci se généralisaient. En ef-



fet, seul un chargement à domicile et de nuit de sa voiture électrique est réellement efficace. Des solutions plus ambi-tieuses doivent être trouvées pour les personnes résidant en appartement et n’ayant pas la possibilité d’installer chez elles une borne privée. Des bornes rapides HPC (High Power Charge) pour pouvoir charger son véhicule en journée ou sur les sta-tions-service sur l’autoroute devront également être encoura-gées avec la contribution du Gouvernement.

> Éduquer : les flux « domicile/travail » étant la première cause de trafic au Luxembourg (source : Luxmobil 2017), il convient de généraliser au Luxembourg, en la subventionnant, la fonc-tion de Mobility Manager dans les entreprises afin de mieux coordonner la mobilité des collaborateurs. Il est également indispensable au travers de stages ou de formations de sensi-biliser les automobilistes et les jeunes dans les auto-écoles à l’écoconduite ainsi que de parler de mobilité durable dans les écoles.

> Introduire des subventions et des incitations plus ambi-tieuses pour changer durablement les comportements des usagers : introduire au plus vite le budget mobilité pour favoriser la multimodalité (47% des nouvelles immatricu-lations au Luxembourg sont des voitures de société ; celles-ci

représentent par ailleurs 23% du parc roulant selon la House of Automobile).

• Améliorer la qualité, la fiabilité et la flexibilité des trans-ports en commun pour encourager la multimodalité de façon efficace et durable. Le prix des transports en commun n’étant déjà pas très élevé au Luxembourg, l’impact de la gratuité ne devrait pas avoir d’influence significative autrement.

• Favoriser le télétravail pour les résidents et accélérer les dis-cussions avec nos pays voisins (actuellement les travailleurs frontaliers français embauchés au Luxembourg disposeront de 29 jours de télétravail, quand les Belges n’auront droit qu’à 24 jours et les Allemands 19 jours). Cela n’est pas suffisant.

• Subventionner le covoiturage courtes distances (domicile/ travail) pour atteindre une masse critique de participants. Des plateformes telles que « CoPilote » ne se suffisent pas à elles-mêmes, il faut mettre en place des « incentives » efficaces.

• Réévaluer la double subvention pour l’acquisition de véhicules de société qui profite à ce jour uniquement aux sociétés et à leurs salariés.

• Revoir les barèmes des primes pour les véhicules élec-triques de façon plus équitable : plus importantes pour les véhicules « entrée de gamme » et moins importantes pour les véhicules plus « haut de gamme » (du type Tesla). Il s’agit ici de redistribuer plus équitablement la manne financière tout en étant plus cohérents si nous voulons inciter véritablement la transition vers l’électrique. Rappelons que le Luxembourg est loin des 40 000 véhicules électriques annoncés pour 2020, seuls 12% de cet objectif ayant été réalisés. Des mesures fortes et incitatives doivent être trouvées.

Nous recommandons aussi de revoir le montant des primes avec plus d’ambition en intégrant aussi par exemple les véhi-cules hybrides classiques.