

Réforme prévue de la fiscalité des véhicules de fonction et introduction du « leasing social » pour les voitures électriques

La Chambre des salariés et le Mouvement Ecologique réclament des améliorations aux projets présentés

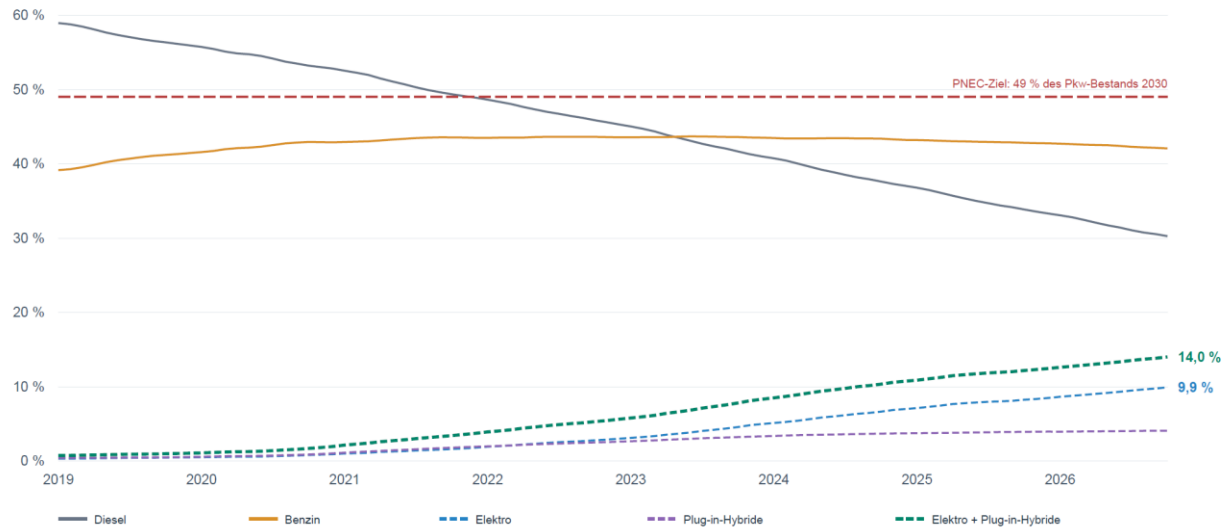
Le Luxembourg n'atteindra son objectif de réduction des émissions de CO₂ de 55 % d'ici 2030 par rapport à 2005 que si, entre autres, les émissions du secteur des transports diminuent considérablement. Ce secteur est en effet responsable d'environ 60 % des émissions.

La priorité doit être donnée au développement d'alternatives au transport individuel motorisé. Cela inclut des offres attractives dans le domaine ferroviaire, avec le tramway et le bus, ainsi que pour la marche et le vélo. Des initiatives telles que le développement systématique de l'autopartage et du covoiturage, ainsi que la mise en place de concepts de mobilité en entreprise, sont tout aussi importantes. Malgré les efforts déployés ces dernières années, il reste encore beaucoup à faire dans tous ces domaines. Ainsi, par exemple, seules quelques zones d'activité luxembourgeoises disposent à ce jour de concepts de mobilité répondant aux besoins des salarié·e·s.

En complément de ces priorités en matière de politique des transports, une transition technologique s'impose : abandonner le moteur à combustion au profit de la voiture électrique. Conformément au Plan national énergie-climat (PNEC), au moins 49 % du parc automobile luxembourgeois devrait être composé, d'ici 2030, de véhicules entièrement électriques à batterie ou d'hybrides rechargeables. Cet objectif semble désormais difficilement réalisable : à l'heure actuelle, ces deux types de motorisation ne représentent ensemble que 14 % du parc automobile – 9,9 % pour les véhicules entièrement électriques à batterie (BEV) et 4,1 % pour les hybrides rechargeables (PHEV). Parmi les nouvelles immatriculations, leur part cumulée s'élève à 44,3 %, dont 37,6 % de BEV et 6,7 % de PHEV.

Luxemburg: Pkw-Bestand

Anteil am gesamten Pkw-Bestand (%) | Januar 2019 - Oktober 2026



Die 49%-Linie zeigt das PNEC-Ziel für 2030, keinen jährlichen Zielpfad.

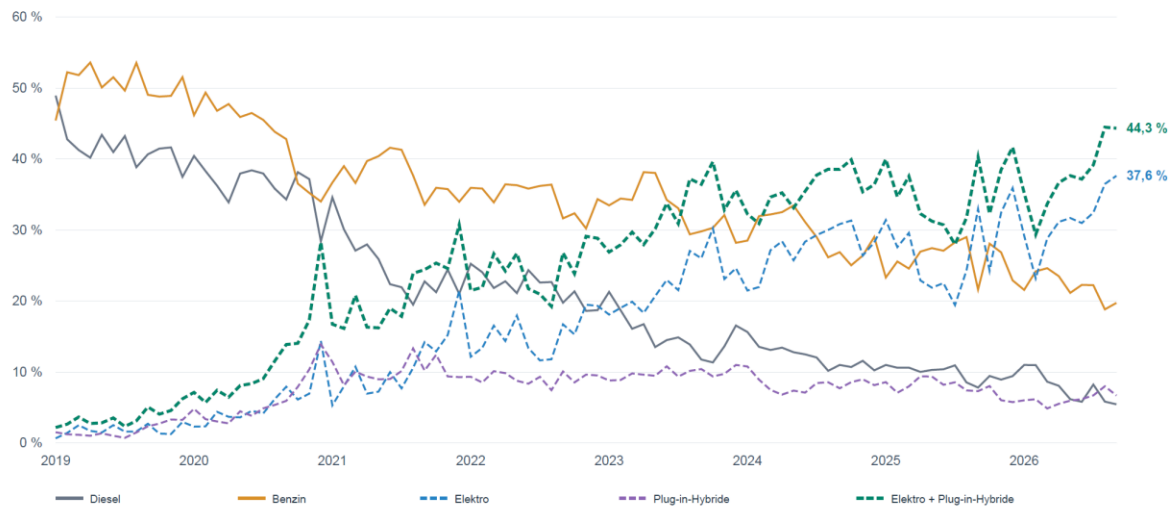
Quelle: STATEC, Tabelle D6132; bereitgestellter Datenexport vom 19. Oktober 2026. Eigene Berechnungen.

Plug-in-Hybride umfassen Benzin- und Dieselmotoren. Alle Antriebsarten bleiben im Nenner enthalten.

Die kombinierte Reihe addiert Elektro und Plug-in-Hybride; sie ist keine zusätzliche Fahrzeugkategorie.

Luxemburg: Pkw-Neuzulassungen

Anteil an allen Pkw-Neuzulassungen (%) | Januar 2019 - September 2026



Quelle: STATEC, Tabelle D6122; bereitgestellter Datenexport vom 19. Oktober 2026. Eigene Berechnungen.

Plug-in-Hybride umfassen Benzin- und Dieselmotoren. Alle Antriebsarten bleiben im Nenner enthalten.

Die kombinierte Reihe addiert Elektro und Plug-in-Hybride; sie ist keine zusätzliche Fahrzeugkategorie.

D'un point de vue social, il est indispensable de concevoir la transition socio-écologique de manière à ce que **tout** le monde puisse y participer, quel que soit son revenu. Or, ce sont justement les personnes disposant de faibles moyens financiers qui, à l'heure actuelle, ne peuvent souvent pas se permettre, ou ont beaucoup de mal à se permettre, de passer à des alternatives respectueuses du climat. Dans le même temps, elles sont particulièrement touchées par la hausse des prix des énergies fossiles.

Or, deux projets sont actuellement en discussion dans le domaine de la mobilité, qui nécessitent des améliorations considérables d'un point de vue socio-écologique :

- l'introduction du « leasing social », qui vise à rendre les voitures électriques plus abordables pour les ménages à faibles revenus ;
- la révision des avantages fiscaux accordés aux véhicules de fonction.

Ces deux projets – un projet de loi et un projet de règlement grand-ducal – ont une portée symbolique qui dépasse le cadre de la politique de mobilité. Ils permettront de voir quelle importance le gouvernement accorde réellement à une transformation socialement juste et écologiquement efficace. À cet égard, les questions suivantes se posent notamment :

- Le gouvernement est-il prêt à faire de la transition socio-écologique une priorité politique ?
- Les objectifs sociaux et écologiques sont-ils systématiquement pris en compte de manière conjointe et les mesures sont-elles conçues en conséquence ?
- Les groupes cibles sont-ils clairement définis ? Les aides prévues atteignent-elles notamment les ménages à faibles revenus et leur apportent-elles un soutien suffisant ?
- Les mesures prévues et les fonds publics alloués à cet effet reposent-ils sur des données fiables et des calculs vérifiables – ou plutôt sur l'« intuition » des responsables ?
- Les objectifs visés sont-ils clairement énoncés ? A-t-on vérifié au préalable si les mesures prévues sont de nature à permettre d'atteindre effectivement ces objectifs ?

Ce n'est qu'en associant systématiquement efficacité écologique et justice sociale que nous pourrions relever les grands défis de l'avenir : préserver nos ressources naturelles et permettre à chacun de participer à la transition.

1. Fiscalité des véhicules de fonction : les modifications prévues constitueraient un recul considérable

Les voitures de fonction représentent environ un cinquième du parc automobile au Luxembourg. Selon les données de la « House of Automobile », environ 36 % des voitures de fonction immatriculées sont entièrement électriques (chiffres de 2025).

Le régime fiscal favorable aux voitures de fonction est fondamentalement controversé. Il ne profite qu'à une petite partie des salariés : selon STATEC, seuls 8 % disposaient d'une voiture de fonction en 2018. Ce sont surtout les salariés aux revenus élevés qui bénéficient de cet avantage.

Dans le même temps, l'État subit un manque à gagner fiscal considérable. Selon les estimations, ce manque à gagner s'élève au Luxembourg à plus de 130 millions d'euros par an. Ce n'est pas sans raison que de nombreux économistes réclament la suppression du privilège lié à la voiture de fonction dans le cadre d'une réforme fiscale socio-écologique.

Selon les règles actuellement en vigueur en matière d'imposition des avantages en nature, qui s'appliquent jusqu'au 31 décembre de cette année, les véhicules hybrides, y compris les hybrides rechargeables, bénéficient d'un traitement fiscal nettement moins favorable que les véhicules entièrement électriques à batterie. Cette différenciation vise à créer une incitation claire à passer à des véhicules entièrement électriques pour les voitures de fonction.

Le gouvernement envisage toutefois désormais de rendre le traitement fiscal des hybrides rechargeables nettement plus avantageux. Selon ses estimations, la perte de recettes fiscales qui en résulterait s'élèverait

à environ 5 millions d'euros par an. À cela s'ajoutent les coûts sociaux liés aux émissions supplémentaires de CO₂ qu'une telle réorientation pourrait entraîner.

Les modifications prévues sont présentées dans le tableau suivant de la Chambre des salariés.

Taux forfaitaires d'évaluation de l'avantage en nature lié aux véhicules de fonction

Fahrzeugtyp	Vor 2017	Vor dem 01.01.2027	01.01.2027–31.12.2030 — ohne Reform	01.01.2027–31.12.2030 — mit Reform	Nach dem 31.12.2030
Reines Elektrofahrzeug (BEV) mit einem Verbrauch ≤ 18 kWh/100 km oder Wasserstofffahrzeug	1,5%	0,5%	1,0%	0,5%	1,0%
Reines Elektrofahrzeug (BEV) mit einem Verbrauch > 18 kWh/100 km	1,5%	0,6%	1,2%	0,6%	1,2%
Plug-in-Hybrid mit CO ₂ -Emissionen ≤ 50 g/km	1,5%	2,0%	2,0%	1,0%	1,5%
Sonstige Fahrzeuge, insbesondere Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor und nicht rein elektrische Fahrzeuge	1,5%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%

La modification envisagée serait une mauvaise décision pour plusieurs raisons :

- **Les valeurs officielles de CO₂ des hybrides rechargeables ne reflètent pas suffisamment les émissions réelles en conditions d'utilisation quotidiennes.** Comme l'admet d'ailleurs le ministre des Finances Gilles Roth dans ses réponses aux questions parlementaires, les émissions réelles sont nettement supérieures aux valeurs déterminées dans le cadre de la procédure d'essai WLTP. Selon les données de Transport & Environment, les hybrides rechargeables émettent au quotidien trois à six fois plus de CO₂ que ce qui est officiellement indiqué. Pour 2024, on évoque une moyenne de 145 grammes de CO₂ par kilomètre, contre une valeur officielle de seulement 24 grammes. La fréquence à laquelle les véhicules roulent réellement en mode électrique et sont rechargés régulièrement joue ici un rôle déterminant. Accorder des avantages fiscaux plus importants sur la base des valeurs officielles reviendrait donc à favoriser à nouveau, par l'État, des véhicules dont il est avéré qu'ils génèrent des émissions élevées de CO₂. Parallèlement, l'achat d'un hybride rechargeable prolonge la dépendance aux combustibles fossiles et les risques liés à la fluctuation de leurs prix. Enfin, les deux motorisations des hybrides rechargeables entraînent une consommation accrue de ressources et, surtout, des coûts d'entretien plus élevés.
- **L'offre de véhicules entièrement électriques s'est considérablement élargie ces dernières années.** Les constructeurs européens proposent désormais eux aussi un choix plus vaste de modèles dans différentes gammes de prix. Parallèlement, les autonomies se sont améliorées et le nombre de bornes de recharge a fortement augmenté. À cet égard, l'argument selon lequel les

hybrides rechargeables devraient bénéficier d'un soutien particulier en tant que « technologie de transition » n'est plus valable aujourd'hui. Au lieu de promouvoir résolument le passage aux véhicules entièrement électriques, le gouvernement, avec la modification prévue, mettrait à nouveau en place des incitations fiscales pour des véhicules qui continuent à consommer des carburants fossiles. Ce serait un signal tout à fait erroné en matière de politique des transports et de politique climatique.

- **Les instruments de soutien publics doivent en outre être conçus de manière cohérente.** Dans le cadre du « bonus climatique mobilité », les hybrides rechargeables ne bénéficient plus d'aucune aide ; de même, le « leasing social » prévu ne prévoit pas de soutien correspondant. Il est donc incompréhensible qu'un autre critère s'applique à l'imposition des véhicules de fonction. Si l'aide directe vise les véhicules entièrement électriques, le traitement fiscal des véhicules de fonction devrait soutenir cet objectif – et non le contrecarrer.

Taux d'imposition pour les véhicules commandés ou immatriculés pour la première fois à partir de 2027 (source : prise de position de la CSL sur le régime fiscal des véhicules de fonction)

WLTP-Verbrauch und Leistung	Klimabonus Mobilität	Vorgesehener monatlicher Bewertungssatz für den geldwerten Vorteil 2027–2030
≤ 160 Wh/km	6.000 €	0,5%
161–180 Wh/km	3.000 €	0,5%
181–200 Wh/km und Leistung ≤ 150 kW	3.000 €	0,5%
181–200 Wh/km und Leistung > 150 kW	Keine Prämie	0,6%
> 200 Wh/km	Keine Prämie	0,6%
Plug-in-Hybrid mit CO ₂ -Emissionen ≤ 50 g/km	Keine Prämie	1%
Plug-in-Hybrid mit CO ₂ -Emissionen > 50 g/km	Keine Prämie	2%

La CSL et le Mouvement Ecologique rejettent donc catégoriquement la modification envisagée. Elle va à l'encontre d'une politique de soutien cohérente, socialement équitable et efficace sur le plan écologique.

L'argument selon lequel, sans un avantage fiscal accru pour les hybrides rechargeables, les entreprises et les salariés pourraient à nouveau se tourner davantage vers les véhicules à moteur thermique ne convainc pas non plus les deux organisations. Le gouvernement doit au contraire se donner pour mission de créer un cadre politique clair et fiable pour la transition vers les véhicules entièrement électriques. Cela passe par une communication sans ambiguïté : les hybrides rechargeables ne constituent pas une alternative viable à la mobilité entièrement électrique.

Il s'agit notamment d'une utilisation responsable des fonds publics. Au lieu d'accorder des avantages fiscaux supplémentaires à une technologie de transition dépassée, le gouvernement devrait utiliser les moyens disponibles de manière ciblée pour une électrification socialement équitable de la mobilité.

La CSL résume cette contradiction dans sa prise de position du 7 octobre 2026 :

« Réintroduire, par le biais de l'avantage en nature applicable aux voitures de société, un traitement fiscal plus favorable pour les hybrides rechargeables revient donc à soutenir à nouveau une technologie qui avait été écartée des primes directes (Klimabonus Mobilité). L'incohérence tient moins à l'objectif poursuivi — accélérer le renouvellement du parc — qu'au signal envoyé aux contribuables, aux salariés et aux entreprises : alors que le régime des primes directes à l'achat privilégie les véhicules sans émission de roulement, le régime fiscal des voitures de société réouvre une voie préférentielle pour des véhicules qui restent, dans leur usage effectif, partiellement dépendants du moteur thermique. »

Au-delà de la cohérence écologique et fiscale, il s'agit également d'une question de répartition sociale. Les fonds publics disponibles devraient profiter en particulier aux ménages qui n'ont jusqu'à présent pas les moyens de passer à la mobilité électrique. La CSL résume cela comme suit dans son avis :

« En définitive, l'enjeu n'est pas seulement environnemental, mais également distributif. Une politique de transition crédible ne devrait pas se limiter à rendre plus attractifs certains véhicules de société, mais veiller à ce que les moyens fiscaux disponibles bénéficient aussi aux ménages pour lesquels le passage à l'électromobilité reste financièrement hors de portée.

À cet égard, l'affectation au financement du leasing social (voire au déploiement d'infrastructures de recharge performantes et finement maillées) du manque à gagner fiscal ainsi que des recettes issues d'une fiscalité plus différenciée sur les véhicules de société polluants offrirait une articulation plus lisible entre justice sociale, efficacité environnementale et cohérence fiscale. »

Digression : un calcul plus réaliste des émissions de CO₂ des hybrides rechargeables au niveau de l'UE

L'écart considérable entre les valeurs officielles de CO₂ des hybrides rechargeables et leurs émissions réelles en circulation a également mis en évidence la nécessité d'agir au niveau de l'UE. Il était donc prévu d'aligner davantage le calcul des valeurs d'émissions sur la réalité. Pour ce faire, il fallait ajuster ce que l'on appelle le « facteur d'utilisation » (« utility factor »), qui reflète la part supposée de conduite en mode électrique. L'objectif était de mieux prendre en compte les habitudes d'utilisation réelles et les émissions de CO₂ qui en découlent.

Le gouvernement luxembourgeois justifie notamment la modification prévue de la fiscalité des véhicules de fonction par cette adaptation européenne : à l'avenir, seuls les hybrides rechargeables présentant de faibles valeurs d'émissions, même selon la méthode de calcul plus stricte, devraient pouvoir bénéficier d'une fiscalité plus avantageuse.

Or, c'est précisément cet ajustement à la réalité qui est désormais remis en question – notamment en raison de la résistance manifestée par l'Allemagne. Ainsi, un élément central de l'argumentation du gouvernement luxembourgeois n'est plus garanti.

L'argument central avancé par le gouvernement luxembourgeois en faveur d'une modification du régime fiscal des véhicules de fonction repose donc sur des bases extrêmement fragiles ! Les conséquences à en

tirer pour l' e en matière d'imposition des véhicules de fonction sont évidentes. Il ne faut en aucun cas accorder dès à présent un soutien accru aux hybrides rechargeables dans le cadre du régime des véhicules de fonction, tant qu'aucune décision définitive concernant les valeurs réelles d'émissions n'aura été prise au niveau de l'UE !

Et même si l'initiative de l'UE aboutissait : les hybrides rechargeables constituent un gaspillage de ressources – ils nécessitent tout de même deux moteurs – et sont donc coûteux à entretenir !

2. « Leasing social » : de bonnes intentions, mais un besoin considérable d'améliorations

La CSL et le Mouvement Ecologique saluent expressément l'introduction prévue du leasing social pour les voitures électriques au Luxembourg, dans le cadre de la mise en œuvre du plan climatique et social de mars ainsi que de l'accord tripartite de juin 2026. Cela répond à une revendication de longue date des deux organisations.

Plusieurs principes fondamentaux du présent projet de loi méritent d'être salués. Il s'agit notamment du fait que le leasing social doit en principe s'adresser aux personnes disposant de faibles moyens financiers, sans que celles-ci aient à prouver en plus qu'elles ont besoin d'une voiture et qu'elles ne peuvent pas utiliser les transports en commun.

Une telle obligation de justification soulèverait des questions délicates de délimitation : qui devrait décider, sur la base de quels critères, si l'utilisation des transports en commun est raisonnable compte tenu de l'offre, des horaires de travail et de la situation personnelle de chacun ? Même si le trajet domicile-travail peut être effectué en transports en commun, une voiture peut s'avérer nécessaire pour d'autres déplacements – par exemple pour la garde des enfants ou les soins prodigués à des proches. Il n'appartient pas au gouvernement d'évaluer de cette manière les besoins individuels de mobilité des citoyens.

Le leasing social ne vise pas à orienter les comportements individuels par le biais de la politique des transports, mais à aider les personnes à faibles revenus à s'adapter à la transition socio-écologique. L'accès à ce dispositif doit donc être aussi simple que possible, selon le principe « Keep it simple ».

Pour que le leasing social puisse réellement déployer ses effets, des améliorations substantielles doivent toutefois être apportées au projet de loi. Elles doivent renforcer l'efficacité de cet instrument et garantir qu'il touche pleinement les groupes de population visés. La CSL et le Mouvement Ecologique estiment notamment que des améliorations sont nécessaires sur les points suivants :

- **Prendre comme condition le droit au « complément de vie chère » – et non la participation directe**

Selon le projet de loi actuel, le crédit-logement social doit être limité aux ménages percevant le « complément de vie chère » (CVC). La CSL et le Mouvement Ecologique demandent en revanche d'inclure également les ménages qui remplissent les conditions pour bénéficier de cette aide, mais qui n'en ont pas encore fait la demande.

C'est la situation financière d'un ménage qui doit être déterminante – et non la question de savoir si une demande d'une autre prestation sociale a déjà été déposée. Les ménages disposant de moyens financiers comparables ne doivent pas faire l'objet d'un traitement différencié en matière d'accès au crédit-logement social.

Les deux organisations proposent donc d'élargir l'accès comme suit :

« proposent d'étendre l'accès au régime de leasing social aux ménages qui remplissent, au cours de l'année de conclusion du contrat de leasing ou de l'année qui la précède, les conditions pour bénéficier du CVC ou, à titre transitoire, de la prime énergie, indépendamment du fait qu'ils aient effectivement introduit une demande ou perçu ces aides. »

- Ne pas limiter l'aide à une seule personne par ménage

Le projet de loi prévoit qu'une seule personne par foyer puisse bénéficier du leasing social. Cette restriction forfaitaire ne tient pas compte des différents besoins en matière de mode de vie et de mobilité au sein d'un même foyer.

Deux partenaires peuvent avoir des horaires et des lieux de travail différents, assumer des tâches différentes dans la garde des enfants ou s'acquitter d'autres obligations, telles que la prise en charge de proches. Un seul véhicule subventionné ne suffit donc pas nécessairement à couvrir les besoins de mobilité d'un ménage.

Cette restriction n'est pas non plus compréhensible au regard d'une politique de subvention cohérente : alors que la subvention accordée dans le cadre du « bonus climatique mobilité » s'adresse aux particuliers, le leasing social prévoit une limitation au niveau du foyer. Une telle inégalité de traitement n'est pas justifiée, en particulier dans le cadre d'une mesure destinée aux personnes à faibles revenus.

La CSL et le Mouvement Ecologique soulignent à ce sujet :

« Dans la mesure où le leasing social doit notamment faciliter l'accès à l'emploi, aux services essentiels et, plus largement, favoriser l'inclusion sociale des ménages bénéficiaires, cette restriction paraît difficilement conciliable avec l'objectif poursuivi. »

- Ne pas pénaliser les parents isolés

Le projet de loi prévoit une dérogation pour les ménages composés de deux adultes et de trois enfants : ceux-ci devraient pouvoir bénéficier du leasing social même s'ils louent une voiture électrique à sept places moins économe en énergie, qui serait autrement exclue de l'aide.

Cette disposition désavantage les parents isolés ayant le même nombre d'enfants. Ce n'est pas le nombre d'adultes qui devrait être déterminant pour cette exception, mais le nombre d'enfants et l'espace nécessaire qui en découle. Compte tenu notamment de la situation financière souvent précaire des parents isolés, il est nécessaire, d'un point de vue social, d'adapter la disposition en conséquence et de leur accorder le même accès à cette disposition particulière.

- Fonder la conception du dispositif sur des calculs compréhensibles et garantir la transparence des prix

À ce jour, les données et les calculs sur lesquels repose la conception concrète du leasing social n'ont pas été présentés de manière transparente. Le projet de loi n'est accompagné ni de simulations des mensualités de leasing, ni d'un aperçu des prestations incluses dans l'offre. Les ménages éligibles ne savent donc pas clairement à quelles offres et à quels coûts totaux réels ils peuvent s'attendre.

Même si des voitures électriques de plus en plus abordables arrivent sur le marché et que les sociétés de leasing proposent de plus en plus de contrats à moins de 150 euros par mois, l'État doit s'assurer que le leasing social constitue effectivement l'option comparable la plus avantageuse pour le groupe cible. Pour cela, il faut une transparence des prix : outre la mensualité, il faut notamment indiquer clairement les

acomptes éventuels, les frais supplémentaires, les prestations incluses et les obligations contractuelles. C'est la seule façon de comparer judicieusement les offres et d'éviter les pièges financiers.

L'administration chargée de l'environnement devrait donc évaluer systématiquement les contrats proposés et conclus, vérifier leur tarification et prendre les mesures appropriées en cas de prix excessifs.

- Impliquer les frontaliers

Selon le projet actuel, les frontaliers devraient rester exclus du « leasing social ». Cette exclusion n'est pas justifiée d'un point de vue social. Parmi eux aussi, on compte de nombreuses personnes à faibles revenus qui doivent effectuer de longs trajets domicile-travail fastidieux. Les transports en commun n'offrent pas toujours une alternative viable. Les coûts des carburants fossiles peuvent donc peser lourdement sur leur budget familial.

De plus, une grande partie des frontaliers n'a pas accès à un modèle d'aide comparable dans leur pays de résidence. Or, ils apportent une contribution essentielle au développement économique et aux recettes fiscales du Luxembourg. Il est donc incompréhensible de les exclure d'une aide destinée à permettre aux personnes disposant de faibles moyens financiers de participer à la transition socio-écologique.

Enfin, le Luxembourg a tout intérêt à rester attractif en tant que lieu de travail pour les frontaliers. Il est donc à la fois nécessaire d'un point de vue de politique sociale et dans l'intérêt du pays de leur permettre d'accéder à la location sociale à des conditions de revenus comparables.

- Prévoir une aide supplémentaire pour la recharge des véhicules

Dans le cadre du leasing social prévu, sous la forme d'un « leasing opérationnel », la location du véhicule, son entretien et l'assurance sont inclus dans le prix. En revanche, les frais de recharge ne sont pas couverts. L'étude de FIER et Luxmobility sur laquelle repose ce modèle identifie ces frais comme un risque financier majeur. Des coûts considérables peuvent notamment être engendrés pour les personnes qui dépendent des bornes de recharge accessibles au public. L'offre « ChargeCheck » de la Klima-Agence apporte certes davantage de transparence sur les prix, mais ne résout pas le problème de la charge financière.

Les ménages aux faibles revenus, en particulier, n'ont souvent pas la possibilité de recharger leur véhicule à domicile. Un modèle de leasing socialement équilibré doit donc également prévoir des dispositifs permettant d'alléger les frais de recharge.

Pour ce faire, il faudrait d'une part lever les obstacles existants à la promotion des infrastructures de recharge privées. Un préfinancement des frais d'installation pourrait faciliter l'accès aux ménages à faibles revenus. Parallèlement, des mesures sont nécessaires pour accélérer l'installation de bornes de recharge dans les immeubles collectifs.

D'autre part, l'étude réalisée à la demande des ministères de l'Environnement et de l'Économie mentionne deux autres approches concrètes : un système de bons ou de crédits (« voucher / credit system ») ainsi que le versement direct des aides à la recharge par l'intermédiaire de prestataires sélectionnés (« direct crediting via selected providers »). Dans ce domaine également, le projet de loi doit être amélioré afin que le soutien financier ne se limite pas au montant des mensualités de leasing.

- Vérifier de manière contraignante l'éligibilité avant la conclusion du contrat de crédit-bail

Le projet actuel ne prévoit pas de vérification obligatoire de l'éligibilité avant la conclusion du contrat de crédit-bail. Il en résulte une incertitude juridique et financière considérable pour les ménages concernés. Si l'aide n'est refusée qu'après la conclusion du contrat et que les personnes concernées doivent donc

supporter une participation propre supplémentaire ou des mensualités de crédit-bail plus élevées, cela peut plonger notamment les ménages à faibles revenus dans des difficultés financières et, dans le pire des cas, conduire au surendettement.

La CSL et le Mouvement Ecologique réclament donc une procédure permettant de clarifier de manière contraignante l'éligibilité avant la conclusion du contrat. Les organismes intermédiaires qui déposent la demande d'aide devraient être tenus d'obtenir, avant la signature du contrat de leasing, une attestation confirmant que le ménage concerné remplit les conditions requises pour bénéficier de l'aide d'État. Les ménages bénéficieraient ainsi de la sécurité nécessaire avant de s'engager financièrement.

- **Permettre l'acquisition ultérieure du véhicule et renforcer le marché national des voitures d'occasion**

Le projet de loi ne prévoit pas la possibilité de racheter le véhicule en crédit-bail à l'expiration de la durée contractuelle de trois ans. Cela s'explique notamment par le fait que cela permet de maintenir les mensualités de crédit-bail à un niveau plus bas.

Pourtant, l'acquisition d'un véhicule avec lequel on est déjà familiarisé pourrait constituer une option intéressante pour certains utilisateurs. De plus, sans cette possibilité, il existe un risque que les véhicules soient vendus à l'étranger à la fin du contrat et ne contribuent donc pas à la mise en place d'une offre abordable de voitures d'occasion électriques au Luxembourg.

La CSL et le Mouvement Ecologique demandent donc d'examiner dans quelles conditions une option d'achat pourrait être proposée à l'échéance du contrat sans compromettre l'accessibilité financière des mensualités de leasing. De plus, des mesures ciblées devraient garantir que les véhicules restitués profitent autant que possible au marché local des véhicules d'occasion.

L'introduction du leasing social est expressément saluée. Toutefois, pour que cette mesure puisse déployer pleinement ses effets sociaux et écologiques, des améliorations substantielles doivent être apportées au projet de loi.

3. Allouer des ressources budgétaires suffisantes à la transition socio-écologique

Ces deux projets soulignent à quel point il est urgent d'engager un débat ouvert sur le financement de la transition socio-écologique.

Leasing social : les moyens prévus sont à peine suffisants pour avoir un impact à grande échelle

Les auteurs du projet de loi partent du principe qu'en 2027, environ 44 000 ménages rempliront les conditions pour bénéficier du « complément de vie chère » (CVC). Pour l'ensemble de la période 2027-2032, ils tablent toutefois sur seulement environ 7 800 ménages qui recourront au leasing social.

Avec une aide de 10 800 euros pour les véhicules électriques neufs et de 4 500 euros pour les véhicules d'occasion, on obtient l'estimation de coûts suivante :

- Pour les 6 800 foyers qui louent un véhicule électrique neuf, un montant total de 73,44 millions d'euros est prévu.

- Pour 1 000 foyers qui louent un véhicule électrique d'occasion, un montant total de 4,5 millions d'euros est prévu.

Le coût total pour la période 2027-2032 est donc estimé à 77,94 millions d'euros. Sur ce montant, 19,485 millions d'euros, soit 25 %, devraient être financés par le « Fonds climat et énergie » (FCE) et 58,455 millions d'euros, soit 75 %, par le « Fonds social pour le climat » européen.

Compte tenu du nombre de foyers potentiellement éligibles, la portée attendue du programme reste limitée. La comparaison avec les crédits alloués à la promotion générale de la mobilité électrique montre également que le leasing social bénéficie jusqu'à présent d'une importance financière nettement moindre.

Le budget pluriannuel prévoit, pour la période 2024-2029, des crédits annuels compris entre 40 et 57 millions d'euros au titre des aides à l'achat de véhicules électriques dans le cadre du « Klimabonus Mobilität ».

Selon le compte de gestion, les dépenses réelles consacrées à la promotion des voitures électriques s'élevaient même à 110,5 millions d'euros en 2025, contre 48 millions d'euros initialement prévus. Pour le nouveau dispositif du « Klimabonus Mobilität », on table sur environ 12 000 bénéficiaires par an et un besoin de financement annuel de 58,5 millions d'euros.

En revanche, un montant total de 77,94 millions d'euros est prévu sur six ans pour le leasing social. Cela correspond en moyenne à environ 13 millions d'euros par an. Or, un dispositif destiné précisément à permettre aux personnes disposant de faibles moyens financiers d'accéder à la mobilité électrique doit justement être doté de ressources suffisantes.

Avec une moyenne d'environ 1 133 véhicules neufs subventionnés par an, le leasing social ne représenterait **qu'environ 2,4 % des nouvelles immatriculations annuelles**. Sa contribution à l'accélération de l'électrification du parc automobile devrait donc rester limitée.

Les moyens prévus et le nombre attendu de bénéficiaires ne répondent pas, à ce jour, aux exigences d'un leasing social à large portée. Cet instrument devrait donc être conçu de manière nettement plus ambitieuse.

Cela implique notamment un élargissement du cercle des ménages éligibles et une augmentation correspondante des crédits budgétaires. Ce n'est que si les conditions d'accès, l'étendue des aides et le financement sont harmonisés que le leasing social pourra apporter une contribution tangible à une transition vers une mobilité socialement équitable.

« Plan social pour le climat » : budget épuisé – et maintenant ?

Selon la fiche financière, le crédit-logement social épuiserait l'ensemble du cadre financier pluriannuel alloué au Luxembourg par le Fonds social européen pour le climat. Il s'agirait ainsi de la seule mesure pouvant être financée par ces fonds.

Certes, on assure régulièrement lors des discussions que des fonds seraient également mis à disposition pour les autres projets, tout aussi importants, du plan social pour le climat. Cependant, aucune information concrète venant étayer ces promesses n'a encore été fournie.

La CSL et le Mouvement Ecologique exigent donc avec insistance que soit faite toute la lumière sur le mode de financement des différentes mesures du plan social pour le climat. La transition socio-

écologique doit être clairement inscrite comme une priorité dans le budget de l'État et dotée des moyens nécessaires à cet effet.

4. Pour une politique de subventions fondée sur des critères techniques, ciblée et socialement différenciée

La Chambre des salariés et le Mouvement Ecologique doivent malheureusement constater que l'élaboration des deux projets présentés a été entachée, dans une large mesure, des mêmes erreurs que celles commises lors de programmes d'aide antérieurs, notamment pour les pompes à chaleur ou dans le cadre du « bonus climatique mobilité ».

Un problème fondamental et récurrent est le manque de transparence : selon quels critères les montants des aides sont-ils fixés ? Combien de personnes sont censées en bénéficier ? Et quelles réductions d'émissions de CO₂ sont attendues ? Trop souvent, ces questions restent sans réponse satisfaisante.

Ces lacunes ont également été mises en évidence dans une étude récente de l'Öko-Institut consacrée à la politique de subventions luxembourgeoise. Cette étude a été réalisée à la demande du Mouvement Ecologique et soutenue par le ministère de l'Environnement. Ses recommandations soulignent clairement la nécessité d'agir :

- **Définir de manière contraignante les objectifs et les critères de réussite** : lors de la conception des programmes de subventions, il faut préciser quelles réductions concrètes des émissions sont attendues, quelle contribution les mesures doivent apporter aux objectifs du Plan national pour l'énergie et le climat, et sur la base de quels indicateurs leur succès sera mesuré.
- **Définir clairement les groupes cibles et lever les obstacles à l'accès** : les groupes de population vulnérables, en particulier, doivent être explicitement identifiés et ciblés de manière spécifique. Les programmes de subventions ne doivent pas profiter principalement à ceux qui disposent déjà de moyens financiers suffisants. C'est pourquoi les obstacles à l'accès pour les ménages à faibles revenus – tels que le manque de moyens pour investir ou une solvabilité limitée – doivent être systématiquement analysés et levés.
- **Justifier les montants des aides par des calculs compréhensibles** : il faut exposer de manière transparente comment la conception des aides a été déduite des objectifs sociaux et climatiques visés. Cela doit reposer sur des modélisations fiables et compréhensibles. Il convient également de vérifier si les montants d'aide prévus sont suffisants pour atteindre effectivement les objectifs fixés.
- **Échelonner davantage les aides en fonction des revenus** : la situation financière initiale variable des ménages doit être davantage prise en compte dans le calcul de l'aide. Les ménages à faibles revenus et les personnes ayant un accès limité au crédit ont notamment besoin d'une aide ciblée. Sinon, le risque existe que ce soient surtout ceux qui disposent déjà de ressources financières suffisantes qui profitent de la transition.
- **Envisager une modulation dans le temps des montants d'aide** : selon l'objet de l'aide, il peut être judicieux de prévoir dès le départ une réduction progressive des montants d'aide. Un calendrier d'aide clairement annoncé peut inciter à réaliser des investissements précoces tout en

offrant un cadre fiable. Cela suppose des calendriers transparents et des conditions d'aide contraignantes, garantissant une sécurité de planification.

- **Évaluer systématiquement les conséquences socio-économiques** : outre les impacts environnementaux, il convient d'examiner également les conséquences sociales et économiques de toutes les mesures. Cela inclut notamment la question de savoir quels groupes de population bénéficient des aides et lesquels risquent de ne pas en bénéficier.

Les programmes de soutien ne doivent en outre pas être considérés isolément. Ils doivent être coordonnés avec d'autres instruments – tels que l'information ciblée, le développement des infrastructures nécessaires, ainsi que les exigences réglementaires pouvant aller jusqu'à des interdictions. Une gestion efficace nécessite une **combinaison d'instruments** stratégiquement coordonnée. Les instruments de tarification, en particulier, doivent être associés à des offres de subventions ciblées, à des mesures de compensation sociale et au développement d'alternatives abordables. C'est la seule façon de concilier efficacité écologique et justice sociale.

Compte tenu de l'urgence de la protection du climat – chaque dixième de degré supplémentaire compte – , de la nécessaire transition énergétique et de l'objectif de réduire la dépendance vis-à-vis des États autoritaires et de protéger les citoyens contre la hausse des prix de l'énergie, le gouvernement doit apporter les améliorations demandées aux deux projets de loi.

Luxembourg, le 21 octobre 2026