

Luxembourg, le 28 mai 2021

**Objet : Projet de règlement grand-ducal<sup>1</sup> relatif à la promotion de véhicules routiers propres à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions et abrogeant le règlement grand-ducal du 17 juin 2011 relatif à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie. (5770KCH)**

*Saisine : Ministre de la Mobilité et des Travaux publics  
(17 mars 2021)*

## Avis de la Chambre de Commerce

Le projet de règlement grand-ducal sous avis (ci-après le « Projet sous avis ») a pour objet d'imposer à chaque pouvoir adjudicateur et chaque entité adjudicatrice, conformément à la directive (UE) 2019/1161<sup>2</sup>, des objectifs minimaux de véhicules dits "propres"<sup>3</sup> sur l'entièreté des véhicules mis en adjudication pendant des périodes de référence de cinq années.

### En bref

- La Chambre de Commerce regrette que le Projet sous avis, en imposant les mêmes objectifs minimaux aux pouvoirs adjudicateurs et aux entités adjudicatrices considérés individuellement, aille au-delà de la directive européenne, et préconise une approche basée sur la moyenne nationale.
- La Chambre de Commerce fait remarquer que l'inclusion d'une proportion minimale d'autobus électriques purs risque d'augmenter les coûts du transport scolaire pour les autorités locales.
- Afin de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> du secteur du transport routier de marchandises à court terme, la Chambre de Commerce préconise l'autorisation des « EcoCombis » et demande le subventionnement de biocarburants, ainsi qu'une aide financière pour l'acquisition de poids lourds Euro6.

<sup>1</sup> [Lien vers le texte du projet de règlement grand-ducal sur le site de la Chambre de Commerce](#)

<sup>2</sup> [Lien vers la directive \(UE\) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie](#)

<sup>3</sup> La classification de « véhicule léger propre » s'applique aux véhicules de catégorie M1, M2 ou N1 dont les émissions maximales de CO<sub>2</sub> g/km sont de 50 jusqu'au 31 décembre 2025 et de zéro à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2026. La classification de « véhicule utilitaire lourd propre » inclut les véhicules de catégorie M3, N2 ou N3 classifiables en tant que véhicules automoteurs électriques purs, à pile à combustible à hydrogène, électriques hybrides rechargeables, ainsi qu'aux véhicules propulsés par certains types de carburants alternatifs.

## Contexte

Le Projet sous avis prévoit la transposition en droit luxembourgeois des modifications apportées à la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie par la directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019, et s'inscrit en même temps dans le cadre du Plan pour la reprise et la résilience (PRR) du gouvernement luxembourgeois.

Concrètement, la directive européenne précitée vise à promouvoir et à stimuler le marché des véhicules propres et économes en énergie, et à accroître la contribution du secteur des transports aux politiques environnementales, climatiques et énergétiques de l'Union européenne. Il est imposé que les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices, lorsqu'ils acquièrent certains véhicules routiers, dont notamment des véhicules automoteurs des catégories M et N, par voie de marchés publics, prennent en compte l'impact énergétique et environnemental de ces véhicules tout au long de leur cycle de vie, y compris la consommation d'énergie et les émissions de CO<sub>2</sub> et de certains polluants.

Le Projet sous avis prévoit que chaque pouvoir adjudicateur et chaque entité adjudicatrice, atteigne un **pourcentage minimal de véhicules propres dans le nombre total de véhicules mis en adjudication** entre le 2 août 2021 et le 31 décembre 2025, et entre chaque période quinquennale successive. Ces objectifs minimaux s'appliquent à différents modes de passation de marchés publics, y compris les contrats d'achat, de leasing, de location et de service, ainsi qu'à différents types de véhicules automoteurs des catégories M et N (à l'exception de certains véhicules, indiqués dans le texte du Projet sous avis).

Selon le Projet sous avis, les objectifs suivants sont ciblés pour chaque pouvoir adjudicateur et chaque entité adjudicatrice :

- un minimum de 38,5% de véhicules légers (catégories M1, M2, et N1) propres acquis par le biais de marchés publics entre le 2 août 2021 et le 31 décembre 2025, et de 38,5% au cours de chaque période quinquennale successive<sup>4</sup> ;
- un minimum de 45% d'autobus (catégorie M3) propres acquis par le biais de marchés publics entre le 2 août 2021 et le 31 décembre 2025, et de 65% au cours de chaque période quinquennale successive<sup>5</sup> ;
- un minimum de 10% de véhicules utilitaires lourds (catégories N2 et N3) propres acquis par le biais de marchés publics entre le 2 août 2021 et le 31 décembre 2025, et de 15% au cours de chaque période quinquennale successive.

Afin de suivre l'évolution des objectifs susmentionnés, il est proposé de rendre obligatoire la fourniture des informations relatives au nombre total de véhicules, de véhicules propres et de véhicules utilitaires lourds à émission nulle dans les formulaires types d'avis d'attribution de marché public mis à disposition des pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices sur le Portail des marchés publics.

---

<sup>4</sup> Il convient de souligner que la définition de « véhicule léger propre » change à partir de la deuxième période de référence. Ainsi, les limites d'émissions de CO<sub>2</sub> g/km applicables sont de 50 jusqu'au 31 décembre 2025 et tomberont à zéro à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2026.

<sup>5</sup> Une condition secondaire prévoit que la moitié des objectifs minimaux doit être atteinte par l'acquisition d'autobus à émission nulle par le biais de marchés publics.

Pour des raisons de lisibilité et de compréhension, il est proposé d'abroger le règlement grand-ducal du 17 juin 2011 relatif à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie et de le remplacer par le Projet sous avis.

## **Considérations générales**

### **Concernant les objectifs minimaux (trop) ambitieux**

En premier lieu, la Chambre de Commerce tient à souligner que la directive européenne susmentionnée impose aux Etats membres des objectifs minimaux à l'échelle nationale, et leur donne ainsi la possibilité de répartir les efforts pour atteindre les objectifs minimaux sur leur territoire, en tenant compte de facteurs tels que les divergences de capacité économique, la densité de la population, les caractéristiques des systèmes de transport ou tout autre critère pertinent. En imposant les mêmes objectifs minimaux aux pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices considérés individuellement, le Projet sous avis va donc **au-delà des exigences de la directive** et prive les acteurs luxembourgeois de cette marge de manœuvre importante.

Bien que la Chambre de Commerce salue, de manière générale, l'engagement du gouvernement à agir afin de lutter contre le changement climatique et en vue de la protection de l'environnement, elle craint que, au vu des objectifs minimaux déjà très ambitieux, le traitement uniforme de tous les pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices pourrait désavantager certains de manière disproportionnée. En effet, les différences en termes de performances économiques, de caractéristiques démographiques et de réseau de transport se doivent d'être prises en compte au sein du Grand-Duché.

De ce fait, la Chambre de Commerce **regrette l'approche « micro »** du Projet sous avis et **préconise une approche « macro »**, à savoir basée sur une moyenne nationale, telle que proposée dans la directive européenne en question.

### **Concernant les inconvénients potentiels des véhicules électriques purs**

La Chambre de Commerce fait remarquer que les véhicules utilitaires lourds propres affichent aujourd'hui un surcoût important par rapport à leurs homologues à combustible fossile. D'un point de vue budgétaire, l'inclusion d'une proportion minimale de véhicules à émission nulle, notamment d'autobus électriques purs, **risque donc d'augmenter substantiellement les coûts du transport, scolaire** notamment, pour les autorités locales.

Une autre problématique susceptible de survenir est liée au poids important des batteries nécessaires à la propulsion électrique, notamment dans les véhicules de catégorie M1 de type camionnettes et minibus. Ainsi, la limitation de la masse maximale autorisée à 3,5 tonnes risque d'être dépassée en cas d'occupation complète du véhicule (à savoir 9 personnes, chauffeur inclus). Afin d'assurer la sécurité juridique, la Chambre de Commerce recommande **d'adapter la masse maximale autorisée pour les véhicules électriques de catégorie M1.**

### **Concernant les véhicules utilitaires lourds « propres »**

La Chambre de Commerce rappelle qu'aujourd'hui, ni le « tout électrique », ni l'hydrogène ne constituent une solution encore optimale pour le marché des véhicules utilitaires lourds. En particulier, **l'utilité de certaines alternatives dites propres demeure controversée** et le cas échéant encore inadaptée au transport routier de marchandises sur de longues distances. Selon une étude de l'Union internationale des transports routiers (IRU), l'empreinte carbone des véhicules électriques à batterie et à hydrogène se détériore rapidement si l'on tient compte des gaz à effet de

serre produits lors de l'extraction, de la production et du transport des différents carburants pour camions, et dépasse même celle des modes de propulsion traditionnels<sup>6</sup>.

De ce fait, et afin de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> du secteur du transport routier de marchandises à court terme, la Chambre de Commerce préconise **l'autorisation des « EcoCombis<sup>7</sup> »** et demande le **subventionnement de biocarburants**, ainsi qu'une **aide financière pour l'acquisition de poids lourds Euro6<sup>8</sup>**.

### **Concernant les considérations de moyen et long termes**

La Chambre de Commerce rappelle la **nécessité d'une « neutralité technologique »**, ou tout du moins de prévoir une marge de flexibilité à moyen et à long terme permettant de basculer vers des technologies de mobilité émergentes. En effet, à cet horizon, des alternatives plus efficaces, plus économiques et moins polluantes aux technologies existantes sont susceptibles d'être développées. Afin d'éviter toute situation de « verrouillage technologique » dans le secteur automobile, la Chambre de Commerce recommande de ne pas privilégier une technologie particulière, comme notamment le « tout électrique », et de soutenir le développement de technologies de mobilité alternatives.

\* \* \*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce n'est en mesure d'approuver le projet de règlement grand-ducal sous avis que sous réserve de la prise en compte de ses observations.

KCH/DJI

---

<sup>6</sup> Il convient toutefois de noter que cette analyse se fonde sur le mix électrique européen moyen actuel, qui demeure fortement dépendant des combustibles fossiles.

<sup>7</sup> Un « EcoCombi » est un camion d'environ 25 mètres pouvant transporter jusqu'à 60 tonnes (camion porteur et remorque). Ce type de camion dispose d'une empreinte carbone moins importante que les autres camions, permettant de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de 30 à 40% pour transporter le même volume de marchandises.

<sup>8</sup> L'Euro6 est un règlement de l'Union européenne qui fixe les limites maximales de rejets polluants pour les véhicules roulants neufs et vise à réduire la pollution atmosphérique due au transport routier.