



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l'Économie



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l'Environnement, du Climat  
et de la Biodiversité

# Plan social pour le climat du Luxembourg

—

## Avant-projet

Octobre 2025

**Note concernant les implications budgétaires du plan social pour le climat :**

*S'agissant d'un document à l'état de projet susceptible d'être modifié lors la phase de consultation publique, les mesures proposées figurant dans le présent document n'ont pas été budgétisées. Il est entendu que les mesures contenues dans le plan social pour le climat ayant un impact sur les finances publiques doivent faire l'objet de la procédure budgétaire habituelle.*

## Sommaire

<u>1. GRANDES LIGNES ET PROCÉDURE D'ÉLABORATION DU PLAN SOCIAL POUR LE CLIMAT</u> .....	3
1.1. RESUME .....	3
1.1.1. CONTEXTE DE LA TRANSITION VERTE .....	3
1.1.2. OBJECTIFS DES MESURES ET INVESTISSEMENTS .....	8
1.2. APERÇU DE L'ÉTAT ACTUEL DES POLITIQUES .....	9
1.3. PROCESSUS DE CONSULTATION PUBLIQUE .....	12
1.4. DEFINITIONS .....	13
<u>2. DESCRIPTION DES MESURES ET DES INVESTISSEMENTS, VALEURS INTERMÉDIAIRES ET VALEURS CIBLES</u> .....	16
2.1. VOLET : C1 – SECTEUR DU BATIMENT .....	16
2.2. VOLET : C2 – SECTEUR DU TRANSPORT .....	56
2.3. VOLET : C3 – AIDE DIRECTE AU REVENU .....	70
2.4. COÛTS TOTAUX DU PLAN.....	76
<u>3. COMPLÉMENTARITÉ, ADDITIONNALITÉ ET MISE EN ŒUVRE DU PLAN</u> .....	77
3.1. MONITORING ET IMPLEMENTATION DU PLAN .....	77
3.2. COMPATIBILITE AVEC D'AUTRES INITIATIVES .....	77
3.3. COMPLEMENTARITE DES FINANCEMENTS .....	80
3.4. SPECIFICITES GEOGRAPHIQUES .....	81
3.5. INFORMATION, COMMUNICATION ET VISIBILITE .....	85

## 2.2. Volet : C2 – Secteur du transport

Le secteur du transport représente la principale source d'émissions de gaz à effet de serre au Luxembourg, avec 59,1 % en 2023. Ce secteur reste donc confronté à un grand défi dans un avenir proche pour réduire ses émissions.<sup>6</sup>

Le Luxembourg est l'un des pays européens dont le taux de possession automobile est le plus élevé par habitant (678 pour 1000 habitants selon Eurostat en 2021<sup>7</sup>). Comme dans de nombreux autres pays occidentaux, l'urbanisation s'est faite en concomitance de l'automobile et du développement du réseau (auto-)routier, créant un effet boule de neige renforçant la dépendance à la voiture. En 2021, la voiture restait le moyen de transport privilégié pour se rendre au travail. Toutefois, il est possible d'observer une baisse de l'utilisation de la voiture pour les navettes domicile-travail au cours de la période intercensitaire de 2011 à 2021. Cette légère baisse est essentiellement acquise aux modes doux (marche, vélo) et ne semble pas bénéficier aux transports en commun, malgré l'amélioration indéniable de l'offre et la mise en place de la gratuité de tous les transports publics.<sup>8</sup> La plupart des ménages sans véhicule privé se trouvent dans la ville de Luxembourg. Il s'agit principalement de ménages composés d'une seule personne, âgée de 18 à 24 ans, suivis par ceux âgés de plus de 75 ans.<sup>9</sup> Cependant, l'Observatoire du développement territorial (ODT) a observé que les trajets domicile-travail deviennent toujours plus longs.<sup>10</sup>

La dernière décennie a vu une amélioration substantielle de l'offre en transport public et en particulier la mise en place du tramway, le développement des parkings-relais P+R, la réorganisation du réseau de bus RGTR ou encore la gratuité des transports en commun (le Luxembourg possède en termes relatifs le plus important programme d'investissement dans les trains, les trams et les autobus en Europe). La mobilité fait l'objet d'un suivi toujours plus conséquent à travers notamment de multiples enquêtes, l'observatoire digital de la mobilité, etc., ainsi que de mesures politiques visant à favoriser le recours aux transports en commun. Parallèlement à la promotion accrue des transports publics et de la mobilité active, l'électromobilité a également été fortement développée ces dernières années.

---

<sup>7</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240117-1>

<sup>8</sup> Ferro, Y., Caruso, G., & Gerber, P. (2025). La dépendance automobile persiste pour les déplacements domicile-travail. STATEC. <https://statistiques.public.lu/dam-assets/recensement/publication-18/docs/18-05-02-fr.pdf>

<sup>9</sup> Kuttler, T., & Moraglio, M. (2021). Re-thinking mobility poverty: Understanding users' geographies, backgrounds and aptitudes. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780367333317>

<sup>10</sup> Ministère du Logement et de l'Aménagement du territoire. (2025, mai). L'emploi des actifs occupés au Luxembourg. [https://amenagement-territoire.public.lu/content/dam/amenagement\\_territoire/fr/actualites/2025/odt-publication-des-cartes-et-des-chiffres-emploi-des-actifs-employes-au-luxembourg-mai-2025.pdf](https://amenagement-territoire.public.lu/content/dam/amenagement_territoire/fr/actualites/2025/odt-publication-des-cartes-et-des-chiffres-emploi-des-actifs-employes-au-luxembourg-mai-2025.pdf)

<b>Intitulé de la mesure</b>	<b>N°31 Extension de l'infrastructure de charge accessible au public</b>
<b>Description</b>	<p>Le développement de la mobilité électrique constitue un pilier central de la stratégie de décarbonation des transports. Son déploiement à grande échelle repose largement sur la disponibilité d'une infrastructure de charge publique accessible, fiable et équitablement répartie sur l'ensemble du territoire.</p> <p>Le développement de l'infrastructure de charge accessible au public doit se poursuivre pour anticiper la croissance dans le domaine des véhicules électriques.</p> <p>Dans ce contexte, le gouvernement entend poursuivre une politique d'incitation à l'extension ciblée et stratégique du réseau de bornes de charge accessibles au public. Une attention particulière sera portée aux zones actuellement sous-équipées, afin d'assurer une couverture territoriale homogène. Cette démarche visera à garantir une couverture cohérente du territoire, à répondre aux différents besoins – recharge à domicile, sur le lieu de travail ou en itinérance – et à permettre à l'ensemble de la population, indépendamment de sa localisation ou de sa situation socio-économique, de participer à la transition vers la mobilité zéro émission. De manière générale, le règlement européen 2023/1804 relatif au déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs impose aux États-membres des objectifs minimaux en matière d'infrastructures de charge accessibles au public. En outre, le règlement prévoit l'élaboration d'un cadre d'action national pour le déploiement de l'infrastructure de charge, définissant des mesures spécifiques afin de garantir le respect des exigences minimales. Ce cadre devra être notifié à la Commission européenne d'ici la fin de l'année 2025.</p>
<b>Type d'instrument</b>	Planification
<b>Cible(s)</b>	Ménages & microentreprises vulnérables
<b>Entité(s) responsable(s)</b>	MECO
<b>Référence(s)</b>	

<b>Intitulé de la mesure</b>	<b>N°32 Droit à la borne</b>
<b>Description</b>	<p>L'accès à la recharge privée constitue un facteur déterminant pour l'adoption à grande échelle de la mobilité électrique, en particulier dans les immeubles d'habitation de location et/ou collectifs. Or, de nombreux obstacles – qu'ils soient techniques, juridiques ou liés à la gouvernance des copropriétés – entravent encore l'installation de bornes de charge dans ce type d'environnement résidentiel.</p> <p>Pour lever ces freins et garantir un droit effectif à la recharge pour tous les résidents, le gouvernement poursuivra la promotion active des bornes de charge privées, tout en facilitant leur déploiement dans les copropriétés. Tel que prévu dans le programme de coalition du gouvernement, la facilitation de décision en faveur de l'installation d'une borne de charge par le propriétaire ou la copropriété sera simplifiée par la mise en place d'un droit à la borne.</p> <p>Cette évolution s'inscrit dans une volonté d'accélérer l'électrification du parc automobile tout en assurant l'équité d'accès aux infrastructures de charge, indépendamment du type de logement.</p>
<b>Type d'instrument</b>	Réglementaire
<b>Cible(s)</b>	Ménages & Microentreprises vulnérables
<b>Entité(s) responsable(s)</b>	MECO, MLOGAT
<b>Référence(s)</b>	

<b>Intitulé de la mesure</b>	<b>N°33 Transport à la demande</b>
<b>Description</b>	<p>Le service de transport à la demande (tel que « Ruffbus » ou « Bummelbus »), accessible sur réservation, offre aux ménages une solution de mobilité locale supplémentaire, en particulier dans les zones rurales. Il contribue ainsi à maintenir l'autonomie en facilitant les déplacements pour les courses, rendez-vous ou activités sociales, sans recours à une voiture personnelle.</p> <p>Les ministères encouragent les communes à décarboner et développer le dispositif de transport à la demande, en l'orientant prioritairement vers les ménages vulnérables qui ne remplissent pas les critères du transport spécialisé à la demande « Adapto » et en veillant à compléter le réseau RGTR en y rajoutant des connexions entre les localités d'une même commune.</p>
<b>Type d'instrument</b>	Planification
<b>Cible(s)</b>	Ménages vulnérables
<b>Entité(s) responsable(s)</b>	Communes, MMTP
<b>Référence(s)</b>	

<b>Intitulé de la mesure</b>	<b>N°34 Sensibilisation, information et services de conseil en matière de mobilité</b>
<b>Description</b>	<p>Le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics offre des plans mobilité entreprises. Il s'agit d'un outil d'aide pour les entreprises pour mieux organiser la mobilité de leurs employés. Les communes peuvent demander un support technique et un cofinancement d'études de mobilité communales. Mobilité.lu est amélioré en continu pour donner un meilleur accès aux transports en commun.</p> <p>Le Ministère de l'Economie s'engage à appliquer les principes de circularité et de durabilité par une gestion intelligente des zones d'activité économiques couplée à la mise en œuvre de services et d'infrastructures de qualité. Un processus co-créatif est en cours d'élaboration, visant à impliquer les différents acteurs clés afin d'assurer une adoption à large échelle de ces nouvelles solutions. En matière de mobilité, une planification cohérente avec les objectifs nationaux et l'intégration de nouvelles notions à sa mise en œuvre permettront d'améliorer la qualité de l'offre, incitant ainsi les utilisateurs à tester des nouveaux services et à adopter des nouvelles habitudes, p.ex. par l'utilisation accrue de solutions de mobilité innovantes et intelligentes - tout en contribuant ainsi à augmenter l'attractivité de sites.</p>
<b>Type d'instrument</b>	Information
<b>Cible(s)</b>	Microentreprises vulnérables
<b>Entité(s) responsable(s)</b>	MMTP, MECO
<b>Référence(s)</b>	Mesure N°407 du PNEC

<b>Intitulé de la mesure</b>	<b>N°35 Sensibilisation, information et conseil des citoyens promouvant le changement comportemental et cadre favorable à l'engagement citoyen</b>
<b>Description</b>	<p>Face à l'intensification des effets du changement climatique, la sensibilisation du public aux notions de résilience, de sobriété et d'adaptation devient un enjeu central. Pourtant, ces thématiques demeurent encore insuffisamment présentes dans les messages et actions de communication, que ce soit à destination du grand public, des collectivités ou des acteurs économiques.</p> <p>Afin de favoriser une compréhension partagée des enjeux climatiques et d'encourager une mobilisation plus large et plus cohérente, il est nécessaire de renforcer l'intégration de ces thématiques dans les stratégies de communication institutionnelles.</p> <p>À cet égard, Klima-Agence joue un rôle moteur en intégrant de manière croissante les dimensions de résilience, de sobriété et d'adaptation dans ses activités de sensibilisation à destination de ses différents groupes cibles. Cette approche vise à accompagner les citoyens et les parties prenantes dans la transition, en mettant en avant non seulement les impératifs environnementaux, mais aussi les opportunités d'anticipation, de réduction des vulnérabilités et de co-bénéfices sociétaux.</p> <p>Dans cette dynamique, un plan d'action dédié est actuellement en cours d'élaboration afin de structurer ces efforts de manière cohérente, pérenne et intégrée dans l'ensemble des actions de communication.</p>
<b>Type d'instrument</b>	Accompagnement
<b>Cible(s)</b>	Ménages vulnérables
<b>Entité(s) responsable(s)</b>	Klima-Agence
<b>Référence(s)</b>	

<b>Intitulé de la mesure</b>	<b>N°36 Klimabonus Mobilité - Régime d'aides pour véhicules à zéro émissions de CO<sub>2</sub></b>
<b>Description</b>	<p>Pour accélérer la transition vers une mobilité à zéro émission, la prime actuelle pour les véhicules à zéro émission de CO<sub>2</sub>, notamment pour les voitures automobiles à personnes 100 % électriques (BEV) et celles à pile à combustible à hydrogène (FCEV), ainsi que les camionnettes 100 % électriques et à pile à combustible à hydrogène, se porte à 6.000 €, sans pour autant dépasser 50 % du coût hors taxe de la valeur ajoutée du véhicule.</p> <p>Concernant les BEV, il convient de noter que si la demande est effectuée par un ménage composé d'au moins cinq personnes, les critères techniques ne sont pas requis pour bénéficier de la prime maximale de 6.000 €. Par ailleurs, sous condition que les critères techniques relatifs à la consommation d'énergie électrique soient remplis, il est possible d'obtenir une prime de 3.000 €, à condition que la puissance nette maximale du système de propulsion du véhicule reste dans les limites fixées.</p> <p>Une nouvelle prime d'occasion existe également pour les véhicules mentionnés ci-dessus et âgés d'au moins trois années au moment de l'acquisition (voir mesure N°36).</p> <p>Le régime actuel pour les véhicules est applicable aux contrats de vente, location ou de leasing conclus entre le 1<sup>er</sup> octobre 2024 et le 30 juin 2026 inclusivement et pour les voitures d'occasion, si elles n'ont pas encore été immatriculées à l'étranger. De plus, les véhicules doivent être mis en circulation au plus tard le 30 juin 2027.</p> <p>Une différenciation des primes Klimabonus Mobilité en fonction de la situation de précarité des ménages sera examinée à la lumière des résultats de l'étude relative au leasing social automobile.</p>
<b>Type d'instrument</b>	Économique
<b>Cible(s)</b>	Ménages vulnérables & microentreprises vulnérables
<b>Entité(s) responsable(s)</b>	MECB
<b>Référence(s)</b>	<p>Mesure N°423 du PNEC</p> <p>Loi du 24 juillet 2025 portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat</p>

<b>Intitulé de la mesure</b>	<b>N°37 Aide financière pour les voitures électriques d'occasion</b>
<b>Description</b>	Dans le cadre du programme « Klimabonus Mobilité » et afin de favoriser le maintien prolongé des voitures électriques dans le parc automobile national, une nouvelle aide financière de 1.500 € pour les voitures d'occasion âgées d'au moins trois années est introduite, sous condition que le bénéficiaire de l'aide détienne la voiture pendant au moins deux années supplémentaires et ne fasse pas partie du même ménage que le vendeur du véhicule.
<b>Type d'instrument</b>	Économique
<b>Cible(s)</b>	Ménages vulnérables
<b>Entité(s) responsable(s)</b>	MECB
<b>Référence(s)</b>	Loi du 24 juillet 2025 portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat

<b>Intitulé de la mesure</b>	<b>N°38 Aides financières pour vélos électriques</b>
<b>Description</b>	<p>Dans le cadre du « Klimabonus Mobilité », des aides financières sont accordées pour les cycles à pédalage assisté, les cycles conventionnels ainsi que, sous différentes conditions, les cycles à pédalage assisté électrique ou cycles permettant de transporter des charges de personnes ou des marchandises. Seules les personnes bénéficiant d'une allocation de vie chère ou d'une prime d'énergie peuvent bénéficier d'une prime d'un montant maximal de 600 € pour les deux premiers types de cycles, à condition que la facture soit datée au plus tard le 30 juin 2026.</p> <p>Pour les vélos à pédalage assisté électrique ou les vélos permettant de transporter des charges de personnes ou des marchandises (« cargo bikes »), une prime pouvant aller jusqu'à 1.000 € est accordée pour les achats dont la facture est établie entre le 1er octobre 2024 et le 30 juin 2026.</p>
<b>Type d'instrument</b>	Économique
<b>Cible(s)</b>	Ménages vulnérables
<b>Entité(s) responsable(s)</b>	MECB
<b>Référence(s)</b>	Loi du 24 juillet 2025 portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat

<b>Intitulé de la mesure</b>	<b>N°39 Régime d'aides pour l'installation de bornes de charge privées pour véhicules électriques</b>
<b>Description</b>	<p>Pour accompagner le déploiement de l'électromobilité et promouvoir la charge à domicile, une aide financière pour l'installation de bornes de charge dans les maisons unifamiliales et les résidences a été introduite en 2020. Le régime actuel en place, soutient l'installation de bornes simples, de bornes dites « intelligentes » et de systèmes de charge intelligents dans les bâtiments plurifamiliaux.</p> <p>Un nouveau projet de loi, déposé en juillet 2025, a pour objectif de prolonger le programme actuel et de faciliter l'installation de bornes de charge dans les résidences à travers une simplification de la procédure administrative, l'introduction d'un « top-up » pour des bornes répondant à des normes plus strictes reflétant l'évolution de nouvelles technologies, des aides plus importantes pour couvrir les coûts d'acquisition et d'installation de systèmes collectifs de gestion intelligente de charge par le propriétaire ou, le cas échéant, le syndicat des copropriétaires d'un immeuble collectif ainsi que les travaux d'aménagement et l'équipement de cet immeuble en vue d'une telle installation. Cette nouvelle aide, en complément à la mesure N°32 (droit à la borne) vise à significativement faciliter l'installation de bornes de charge dans les résidences. Il est prévu que les nouveaux régimes d'aides entrent en vigueur au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2026.</p>
<b>Type d'instrument</b>	Économique
<b>Cible(s)</b>	Ménages vulnérables
<b>Entité(s) responsable(s)</b>	MECB, MECO
<b>Référence(s)</b>	<p>Mesure N°424 du PNEC</p> <p>Projet de loi n°8577 portant l'introduction d'une aide financière pour des installations permettant la recharge de véhicules électriques</p>

<b>Intitulé de la mesure</b>	<b>N°40 Gratuité et promotion des transports publics</b>
<b>Description</b>	<p>Depuis mars 2020 le Luxembourg est devenu le premier pays au monde à instaurer la gratuité des transports publics sur l'ensemble de son territoire. Au-delà de la gratuité, l'objectif pour rendre les transports en commun plus attractifs est de continuer à investir de manière conséquente dans une offre multimodale de qualité, qui réponde aux besoins de mobilité quotidienne de la population. La gratuité des transports publics allège le budget des ménages tout en promouvant une mobilité durable.</p> <p>La gratuité des transports publics s'accompagne d'investissements conséquents et en constante progression pour améliorer et développer les infrastructures. L'extension du réseau ferroviaire (3,9 milliards d'euros entre 2018 et 2027), l'expansion du tramway et la modernisation des infrastructures routières garantissant un service de qualité. L'offre de transport de bus sera optimisée, notamment au milieu rural, avec des fréquences accrues sur les lignes régionales desservant les gares.</p> <p>Afin de mieux comprendre l'évolution des comportements en matière de transport et d'adapter au mieux les politiques publiques, le ministère de la Mobilité et des Travaux publics lance l'enquête Luxmobil 2025, visant à recueillir des données précises sur les déplacements quotidiens des habitants au Luxembourg. Toutes ces informations serviront de base à l'élaboration du Plan national de la mobilité 2040, orientant ainsi les futures décisions en matière d'aménagement, d'optimisation des infrastructures et de développement des offres de transport. L'objectif est de répondre toujours mieux aux besoins de la population et de poursuivre la transition vers une mobilité plus durable.</p>
<b>Type d'instrument</b>	Planification & budgétaire
<b>Cible(s)</b>	Ménages & microentreprises vulnérables
<b>Entité(s) responsable(s)</b>	MMTP
<b>Référence(s)</b>	Mesure N°405 du PNEC PNM 2035

<b>Intitulé de la mesure</b>	<b>N°41 Développement de l'autopartage et du bike sharing</b>
<b>Description</b>	<p>De nombreux ménages achètent un véhicule pour l'usage quotidien alors qu'ils n'ont besoin de la puissance, de la capacité de chargement maximale ou du nombre de places que dans des cas exceptionnels. Dans ces situations, une station d'autopartage, qui propose une gamme de voitures de différents catégories, offres des avantages considérables, tels qu'une baisse des coûts mensuels fixes associés à un véhicule privé peu utilisé ou encore une suppression des frais courants (entretien, assurance, etc.). De plus les employeurs peuvent aussi faire des économies et gagner en flexibilité en remplaçant des véhicules de société peu utilisées par l'autopartage.</p> <p>Pour faciliter l'accès à une mobilité durable, une offre nationale d'autopartage et de vélos partagés est essentielle, particulièrement pour les ménages et microentreprises vulnérables.</p> <p>Dans ce contexte, et afin de promouvoir l'autopartage au Luxembourg, un projet de loi a été déposé afin de créer une base légale pour qu'une commune puisse réserver des places de stationnement sur la voie publique à des véhicules partagés qui sont identifiés comme appartenant à un opérateur d'autopartage agréé par les autorités compétentes et autorisé par la commune en fonction de certains critères de qualité.</p>
<b>Type d'instrument</b>	Planification & Information
<b>Cible(s)</b>	Ménages & microentreprises vulnérables
<b>Entité(s) responsable(s)</b>	MMTP
<b>Référence(s)</b>	<p>Mesure N°406 du PNEC</p> <p>Stratégie nationale d'autopartage pour le Luxembourg (2022)</p> <p>Stratégie nationale de stationnement</p>

<b>Intitulé de la mesure</b>	<b>N°42 Leasing social automobile</b>
<b>Description</b>	<p>La voiture 100 % électrique constitue aujourd’hui une solution éprouvée pour réduire l’empreinte carbone de la mobilité individuelle motorisée. L’offre de modèles ne cesse de s’élargir, mais le coût d’acquisition initial reste plus élevé que celui d’un véhicule thermique. Bien que les aides publiques actuelles, pouvant atteindre jusqu’à 6.000 euros, permettent de réduire cet écart, de nombreux ménages vulnérables restent exclus de cette transition en raison de leur capacité d’investissement limitée.</p> <p>Dans cette optique, le gouvernement fait une étude sur la mise en place d’un système de leasing social dédié, reposant sur des contrats de longue durée à mensualités réduites, spécifiquement destinés aux ménages vulnérables. L’objectif est de permettre aux ménages vulnérables de remplacer leur voiture thermique par un véhicule électrique et de contribuer ainsi à la décarbonation du secteur des transports.</p> <p>Ce dispositif s’inscrit dans une logique de transition juste, en veillant à ne laisser personne à l’écart du changement structurel vers une mobilité plus propre. Il complète les orientations du Plan national de mobilité 2035, qui vise un report modal vers les transports collectifs, la mobilité active et l’autopartage, tout en reconnaissant la place incontournable de la voiture individuelle, notamment dans les zones rurales.</p> <p>La méthodologie concrète de mise en œuvre de ce mécanisme sera définie dans le cadre d’une l’étude menée par le MECB.</p> <p>Dans le contexte de l’étude, une attention particulière sera également portée à l’accessibilité de l’infrastructure de charge privée et accessible au public et aux prix de la recharge, en particulier pour les ménages vulnérables. Actuellement ceux-ci, souvent locataires, ne disposent souvent pas de borne de charge privée à domicile et sont souvent fortement dépendants des bornes publiques, où les tarifs sont généralement plus élevés. Pour lever cet obstacle, l’étude mentionnée analyse en détail le coût total de possession d’un véhicule électrique, y inclus les coûts de recharge dans différents scénarios (recharge à domicile, sur bornes publiques, au travail), et proposera en fonction de cette analyse des mesures appropriées. Dans le cadre d’une réflexion plus large sur les instruments envisageables dans ce contexte, plusieurs pistes peuvent être examiner. Parmi celles-ci figure la possibilité d’introduire une carte climatique sociale, qui pourrait permettre aux ménages vulnérables de bénéficier</p>

	<p>de tarifs préférentiels pour la recharge sur les bornes de charge accessibles au public.</p> <p>Dans le même cadre, la mise en place d'un « droit à la borne » (mesure N°32) permettra plus facilement aux ménages concernés de recharger leur véhicule à domicile à un coût modéré, renforçant ainsi l'équité d'accès à une mobilité électrique abordable.</p>
<b>Type d'instrument</b>	Économique
<b>Cible(s)</b>	Ménages vulnérables
<b>Entité(s) responsable(s)</b>	MECB, MECO, MMTP, MFIN, MFSVA
<b>Référence(s)</b>	Mesure N°422 du PNEC