



Prise de position de la Chambre de  
Commerce au sujet du projet du

***Plan National intégré en matière  
d’Energie et de Climat (PNEC)***

Version du 1<sup>er</sup> avril 2020

## Sommaire

<i>Liste des tableaux</i> .....	4
<i>Liste des graphiques</i> .....	4
Disclaimer .....	5
Conseil de lecture et méthodologie.....	5
<b>L'essentiel en un clin d'œil</b> .....	6
Les meilleures idées du projet de PNEC .....	6
Les fausses bonnes idées du projet de PNEC.....	6
Les principales recommandations de la Chambre de Commerce .....	7
<b>Propos introductifs et contexte</b> .....	8
Le Plan National intégré en matière d'Énergie et de Climat .....	8
Le contexte européen.....	8
Le contexte luxembourgeois.....	9
<b>Positions et recommandations de la Chambre de Commerce au sujet du PNEC</b> ..	12
Vers un nouveau modèle de croissance .....	12
Des objectifs climatiques sectoriels, oui, mais seulement en présence de trajectoires claires et précises.....	13
<b>La dimension « décarbonisation » du PNEC : réduction des émissions de gaz à effet de serre</b> .....	16
Concernant le choix en matière de politique énergétique .....	16
<b>Secteur de l'industrie</b> .....	16
Concernant le peu de mesures destinées à l'industrie .....	16
Regard sur le prix minimal du carbone (« taxe CO <sub>2</sub> ») .....	16
<b>Secteur du transport</b> .....	18
Concernant la mobilité .....	18
Regard sur la hausse des droits d'accise sur le carburant.....	21
Concernant la logistique .....	23
Concernant les biocarburants .....	25
Concernant des aides financières pour les entreprises du secteur du transport .....	26
<b>La dimension « décarbonisation » du PNEC : augmentation de la part des sources d'énergies renouvelables</b> .....	26
Concernant la justification de l'objectif en matière d'énergies renouvelables.....	26
<b>Secteur du transport</b> .....	26
Concernant la technologie des véhicules pour la logistique .....	26
<b>Secteur de l'énergie</b> .....	27

Concernant l’approvisionnement en biomasse .....	27
Concernant la production d’électricité hors producteurs traditionnels .....	27
Concernant l’établissement de cadastres solaire et thermique .....	28
<b>La dimension « décarbonisation » du PNEC : économie circulaire et développement durable</b> .....	<b>28</b>
Concernant la gestion durable des écosystèmes forestiers .....	28
Concernant la création de quartiers durables.....	29
Concernant la gestion des déchets .....	29
<b>La dimension « efficacité énergétique » du PNEC : ambitieux en nombre de mesures</b> .....	<b>30</b>
<i>Secteur du transport</i> .....	30
Concernant le programme Lean & Green.....	30
Concernant l’élargissement de l’obligation des audits énergétiques.....	30
Concernant les économies d’énergie effectuées par le secteur du transport .....	31
<i>Secteur du bâtiment</i> .....	31
Concernant les prêts climatiques .....	31
Concernant le système de certification LENOZ.....	32
Concernant l’actuel et le futur régime d’aide PRIME House .....	32
Concernant les objectifs en matière de rénovation énergétique .....	32
Concernant la création d’un groupe de travail interministériel .....	33
Concernant les audits énergétiques et l’obligation de rénovation des PME.....	33
Concernant le Pacte logement 2.0 .....	33
<i>Secteur de l’industrie</i> .....	34
Concernant le peu de mesures envisagées pour l’industrie dans le PNEC .....	34
Concernant l’Accord Volontaire et son extension aux PME.....	34
Concernant la création d’un fonds de financement spécifique pour l’efficacité énergétique (« de-risking »).....	35
<b>Les dimensions « Marché intérieur de l’énergie » et « Sécurité énergétique » du PNEC</b> .....	<b>35</b>
Concernant le besoin de coordinations internationales .....	36
Concernant la création d’une plateforme de données énergétiques.....	36
<b>La dimension « Recherche, innovation, compétitivité » du PNEC</b> .....	<b>37</b>
<b>Les absents du PNEC selon la Chambre de Commerce</b> .....	<b>38</b>
La future réforme fiscale .....	38
L’impact sur les finances publiques .....	38
Des mesures en faveur des PME .....	39
Un mécanisme d’ajustement carbone aux frontières ? .....	39

### *Liste des tableaux*

<b>Tableau 1</b> : Objectifs à l'horizon 2030 aux niveaux européen et luxembourgeois .....	10
<b>Tableau 2</b> : Emissions de GES par secteur SEQE et non-SEQE dans le cas du scénario cible (avec mesures additionnelles) en 2020 et 2030 .....	14
<b>Tableau 3</b> : Réductions des émissions de GES prévues par secteur SEQE et non-SEQE dans le cas du scénario cible (avec mesures additionnelles pour 2020 et 2030) .....	15

### *Liste des graphiques*

<b>Graphique 1</b> : Modulations et exemptions à la taxe carbone en fonction de quatre scénarios ...	17
<b>Graphique 2</b> : Mapping des autorisations et interdictions de circulation des EcoCombis en Europe .....	25

## Disclaimer

En raison des circonstances exceptionnelles qu'engendrent le Covid-19 et la situation d'urgence dans laquelle se trouvent actuellement les entreprises, la Chambre de Commerce n'a pas pu réaliser l'entièreté des consultations avec ses ressortissants, l'échéance de la consultation publique ayant été maintenue par le Ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable. Ainsi, la Chambre de Commerce ne saurait exclure qu'elle fera parvenir des contributions et apports ultérieurement.

## Conseil de lecture et méthodologie

La Chambre de Commerce estime que la présente prise de position, ainsi que l'avis de la Chambre de Commerce concernant le projet de loi relative au climat (ci-après le « projet de loi climat ») sont des documents complémentaires, l'un présentant un ensemble de mesures climatiques pour atteindre les objectifs climatiques visés, et l'autre établissant le nouveau cadre en matière de politique climatique nationale. Par conséquent, elle recommande une lecture conjointe.

Concernant la structure de la présente prise de position, elle suit volontairement celle du projet de PNEC, mais la Chambre de Commerce ne prétend pas commenter l'entièreté des mesures présentées dans le projet de PNEC. La prise de position comprend donc les 5 dimensions suivantes :

- « Décarbonisation » (réduction des émissions de gaz à effet de serre)
- « Décarbonisation » (énergies renouvelables)
- « Décarbonisation » (économie circulaire et développement durable),
- « Efficacité Energétique »,
- « Marché intérieur de l'énergie » et « Sécurité énergétique »,
- « Recherche, innovation, compétitivité ».

Les mesures touchant les différents secteurs sont discutées dans les dimensions concernées. Ainsi, à titre illustratif, les mesures relatives au secteur du transport sont discutées dans les dimensions « Décarbonisation » (réduction des émissions de gaz à effet de serre, et énergies renouvelables) et « Efficacité Energétique ».

Dans l'avis sur le projet de loi climat, la Chambre de Commerce aborde notamment les thèmes suivants :

- la « neutralité technologique »,
- la « fuite de carbone »,
- l'introduction d'un prix minimal du carbone et la future taxe carbone,
- le « mécanisme d'ajustement carbone aux frontières,
- le Fonds Climat et Energie,
- les organes de « gouvernance climatique »,
- le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

## L'essentiel en un clin d'œil

### Les meilleures idées du projet de PNEC

Mesures	Pages
Proposer des actions et mesures « pro-PME », comme par exemple l'adaptation de l'Accord Volontaire en une version « moins lourde ». Le nombre de mesures est cependant encore trop timide dans ce projet de PNEC.	34-35, 39
Promouvoir une mobilité et logistique davantage multimodale.	19, 24
Poursuivre la stratégie de mobilité durable « MoDu 2.0 ».	18-19
Investir dans les nouvelles technologies, car le Luxembourg a davantage besoin d'infrastructures alternatives, comme par exemple des camions à hydrogène.	24
Promouvoir le biocarburant de 2 <sup>nde</sup> génération en limitant celui de 1 <sup>ère</sup> génération.	25-26
Etablir des cadastres thermique et solaire.	28
Poursuivre le programme Lean & Green pour le secteur du transport logistique.	30
Revoir les conditions d'octroi du prêt à taux zéro dans le contexte de la rénovation énergétique des bâtiments résidentiels, pour que plus de ménages puissent y avoir accès.	31
Mettre à jour l'analyse des potentiels de réduction de consommation ou l'évaluation de la situation initiale des bâtiments, pour déterminer les travaux les plus efficaces à mettre en œuvre.	32-33
Créer un fonds de financement spécifique pour l'efficacité énergétique de « de-risking », permettant aux entreprises de faire des investissements « limités en risques » dans des mesures pro-environnement, notamment d'énergies renouvelables.	35
La force de proposition des auteurs du projet de PNEC en ce qui concerne la coopération internationale.	36

### Les fausses bonnes idées du projet de PNEC

Mesures	Pages
La hausse des droits d'accise sur le carburant sans considérer ni son remboursement pour les professionnels, ni l'introduction d'un panier de consommation « durable ».	21-23
Le « budget mobilité », dans le sens où l'avenir de l'avantage des voitures en leasing reste flou.	19-20
Le nouveau mode de calcul de la taxe des véhicules à personne.	20
Les modifications prévues des subventions « Clever Fueren », en particulier mettre fin à son octroi pour les véhicules de type plug-in hybride dès 2021.	20
L'approvisionnement en biomasse dans un rayon limité à la Grande Région, en excluant des régions tout aussi proches mais ne faisant pas partie de la Grande Région.	27
L'élargissement de l'obligation des audits énergétiques en l'absence de mesures de soutien ou d'aides financières.	30-31
L'objectif d'un taux de rénovation annuel de 3% par an, sans mesures attirant davantage de main d'œuvre qualifiée dans le secteur du bâtiment au Luxembourg.	32-33
La création d'un nouvel instrument financier pour rendre obligatoire la mise en œuvre des résultats des audits à travers l'Accord Volontaire, ce qui pourrait devenir un frein pour les PME à s'engager dans l'Accord Volontaire.	35
Les risques liés à un mécanisme d'ajustement aux frontières, dont la réflexion semble insuffisamment aboutie.	39

## Les principales recommandations de la Chambre de Commerce

<b>Recommandations</b>	<b>Pages</b>
Introduire un « panier durable » sous-jacent au système d'indexation automatique, excluant notamment les énergies fossiles (carburants, mazout, gaz), les produits nocifs pour la santé (alcool, tabac) et les taxes introduites sous le principe de pollueur-payeur.	21-23
Faire de la taxe CO <sub>2</sub> une véritable incitation au lieu d'une simple punition.	16-18
Rembourser les droits d'accise sur le diesel professionnel.	21-23
Baser les trajectoires de réductions d'émissions de GES sur une analyse factuelle et rigoureuse, afin d'identifier les mesures économiquement attractives et techniquement faisables pour chaque secteur. A court terme, une feuille de route précise doit être établie, prenant en compte les « meilleures techniques disponibles ».	13-15
Eviter un « lock-in » technologique à moyen et long termes, en décidant par exemple le tout électrique pour les voitures.	15, 20
Autoriser les « EcoCombis » en réponse à la promotion de la multimodalité.	25
Comptabiliser les économies d'énergies générées par le secteur du transport (de marchandise) dans le cadre de mesures spécifiques des économies d'énergies, car le secteur du transport en est actuellement exclu.	31
Intégrer des critères de sélectivité sociale dans le nouveau régime PRIME House prévu pour 2021, pour que les ménages les moins bien lotis puissent accéder plus facilement à ce régime.	32
Conférer un caractère obligatoire aux taxes communales sur la rétention de terrains, en y conditionnant l'attribution de la contribution financière versée par l'Etat aux communes dans le cadre du « Pacte logement 2.0 », en vue de mobiliser les terrains non bâtis.	33
Proposer davantage de mesures adressées aux industries, en vue d'investir dans des technologies plus propres et moins émettrices de CO <sub>2</sub> .	34
Chiffrer l'impact réel des mesures du PNEC sur les finances publiques.	38-39

## Propos introductifs et contexte

### Le Plan National intégré en matière d'Énergie et de Climat

Le Plan National intégré en matière d'Énergie et de Climat (PNEC), sous consultation publique au Luxembourg jusqu'au 29 mars 2020, est une émanation du chapitre 2 du règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'Union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) n°663/2009 et (CE) n°715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n°525/2013 du Parlement européen et du Conseil (ci-après le « règlement (UE) 2018/1999 »).

Le règlement (UE) 2018/1999 prévoit dans son article 2 qu'« [a]u plus tard le 31 décembre 2019, puis au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2029 et tous les dix ans par la suite, chaque État membre notifie à la Commission un plan national intégré en matière d'énergie et de climat. [...] **Le premier plan couvre la période allant de 2021 à 2030, en tenant compte d'une perspective à plus long terme. Les plans ultérieurs portent sur la période de dix ans qui commence immédiatement après la fin de la période couverte par le plan précédent** ». Chaque Etat membre est appelé à fixer dans son PNEC, les contributions et mesures nationales dans les cinq dimensions de l'Union de l'énergie :

- a) la décarbonisation,
- b) l'efficacité énergétique,
- c) le marché intérieur de l'énergie,
- d) la sécurité énergétique,
- e) la recherche, l'innovation et la compétitivité.

### Le contexte européen

Le 28 novembre 2018, la Commission européenne présentait sa « **vision européenne stratégique à long terme pour une économie prospère, moderne, compétitive et neutre pour le climat** », dont le « [...] but [...] est de confirmer l'engagement de l'Europe à mener l'action mondiale pour le climat et de présenter une vision permettant de parvenir à un niveau zéro d'émission nette de gaz à effet de serre d'ici 2050 à l'issue d'une transition qui soit socialement juste et économiquement viable ». Dans sa résolution du 14 mars 2019 sur le changement climatique<sup>1</sup>, le Parlement européen a quant à lui également approuvé l'objectif de l'Union européenne (UE) de parvenir à zéro émission nette de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2050. Il déclare en outre l'« urgence climatique et environnementale » dans sa résolution du 28 novembre 2019<sup>2</sup> et demande à la Commission européenne d'élaborer les grandes politiques et mesures nécessaires à la concrétisation des ambitions climatiques de l'UE.

<sup>1</sup> Résolution du Parlement européen du 14 mars 2019 sur le changement climatique – une vision européenne stratégique à long terme pour une économie prospère, moderne, compétitive et neutre pour le climat conformément à l'accord de Paris [2019/2582(RSP)].

<sup>2</sup> Résolution du Parlement européen du 28 novembre 2019 sur l'urgence climatique et environnementale [2019/2930(RSP)].



La Commission européenne dévoile alors, le 11 décembre 2019, **le pacte vert pour l'Europe**<sup>3</sup>, qualifié de « nouvelle stratégie de croissance » et qui «  *vise à transformer l'UE en une société juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, caractérisée par l'absence d'émission nette de gaz à effet de serre d'ici 2050 [à savoir ladite « neutralité climatique »] et dans laquelle la croissance économique sera dissociée de l'utilisation des ressources »*.

Cet objectif de neutralité climatique est matérialisé dans la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant le règlement (UE) 2018/1999, dite « loi européenne sur le climat »<sup>4</sup>, présentée le 4 mars 2020. Selon l'exposé des motifs dudit règlement, cette décision s'avérait nécessaire d'après le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) en vue de respecter l'objectif de l'Accord de Paris de limiter l'élévation de la température moyenne de la planète à 1,5°C d'ici à 2100 par rapport aux niveaux de l'ère préindustrielle. Au moment de la finalisation de la présente prise de position, le texte afférent demeure dans la procédure législative européenne.

S'agissant de l'objectif de **réduction des émissions de GES** de l'UE, la future « loi européenne sur le climat » annonce que, d'ici septembre 2020, «  *la Commission présentera un plan assorti d'une analyse d'impact pour porter l'objectif de l'UE en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour 2030 à au moins 50% et tendre vers 55% par rapport aux niveaux de 1990 »*. Actuellement, l'objectif 2030 est une réduction des émissions de GES de 40% par rapport à 2005.

Les deux autres objectifs contraignants au niveau de l'UE d'ici à 2030 concernent, d'une part, **l'efficacité énergétique**, qui doit être améliorée de 32,5%<sup>5</sup> (c'est-à-dire que les consommations d'énergies finales doivent diminuer de 20% par rapport à 2005), et, d'autre part, la **part d'énergies renouvelables**, qui doit atteindre au moins 32% de la consommation d'énergie finale brute<sup>6</sup>. Ces objectifs pourraient être réévalués d'ici à juin 2021 selon le projet de loi climat européenne.

## Le contexte luxembourgeois

Afin que les objectifs globaux européens soient atteints, des efforts à opérer par les Etats membres sont déterminés, chacun contribuant en fonction de critères préétablis.

En termes d'objectifs intermédiaires à atteindre d'ici à 2030, avant la neutralité carbone visée en 2050, le règlement européen 2018/842 du 30 mai 2018<sup>7</sup> déterminait un objectif de **réduction des**

<sup>3</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions, COM (2019) 640 final, Le pacte vert pour l'Europe.

<sup>4</sup> COM(2020) 80 final.

<sup>5</sup> Modification de la Directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique, modifiant les directives 2009/125/CE et 2010/30/UE et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE (JO L 315 du 14.11.2012, page 1).

<sup>6</sup> Refonte de la Directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et modifiant puis abrogeant les directives 2001/77/CE et 2003/30/CE (JO L 140 du 5.6.2009, page 16).

<sup>7</sup> Règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030 contribuant à l'action pour le climat afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris et modifiant le règlement (UE) no 525/2013.

**GES** d'au moins 40% par rapport à 2005 pour le Luxembourg.<sup>8</sup> Le projet de loi n°7508<sup>9</sup> 1) relative au climat ; 2) modifiant la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement (ci-après le « projet de loi climat »), qui se trouve actuellement dans la procédure législative au niveau national et qui a été soumis pour avis à la Chambre de Commerce le 18 décembre 2019, propose de les réduire de 55% d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 2005, fixant ainsi un objectif plus ambitieux qu'actuellement imposé par la Commission européenne au pays.

Le PNEC prévoit par ailleurs des objectifs, d'ici à 2030, d'amélioration de l'**efficacité énergétique** entre 40% et 44% (soit une réduction des consommations d'énergie finale de 25% par rapport à 2005, en prenant un scénario cible de 44%), et une **part d'énergies renouvelables** parmi la consommation nationale finale brute de 25%.

Le tableau 1 recense les objectifs européens et nationaux à l'horizon 2030. Hormis la part d'énergies renouvelables ciblée par le Luxembourg, le Grand-Duché s'est fixé des objectifs plus ambitieux que l'UE en matière de réduction de GES et de consommation d'énergie finale d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2005.

Tableau 1 : Objectifs à l'horizon 2030 aux niveaux européen et luxembourgeois

	objectifs européens 2030		objectifs luxembourgeois 2030	
	objectif	année de référence	objectif	année de référence
réduction d'émissions de GES totales *	-40%	1990		
réduction d'émissions de GES (hors SEQE)	-30%	2005	-55%	2005
réduction d'émissions de GES (SEQE)	-43%	2005		
efficacité énergétique **	32,5%		40% à 44%	
réduc. conso. d'énergie finale totale	-20%	2005	-25%	2005
part d'énergies renouvelables ***	32%		25%	

Sources : PNEC, Règlements UE et projet de loi climat. Tableau élaboré par la Chambre de Commerce.

Notes :

1) L'objectif de -55% marqué en orange est supérieur de 15 points de pourcentage par rapport à celui imposé par l'UE au Luxembourg en matière de réduction de GES. En effet, l'UE a imposé une réduction minimale de 40% des émissions de GES au Luxembourg par rapport aux niveaux de 2005, montrant le côté ambitieux des objectifs fixés.

2) \* « D'ici septembre 2020, la Commission réexamine l'objectif spécifique de l'Union en matière de climat pour 2030 visé à l'article 2, paragraphe 11, du règlement (UE) 2018/1999 à la lumière de l'objectif de neutralité climatique énoncé à l'article 2, paragraphe 1, et étudie la possibilité de fixer pour la même date un nouvel objectif de 50 à 55% de réduction des émissions [totales] par rapport aux niveaux de 1990. »<sup>10</sup>

3) \*\* Les objectifs en matière d'efficacité énergétique sont calculés en fonction de projections faites par l'Union européenne en 2007 en termes de consommation d'énergie prédites pour 2030, dans son document PRIMES EU<sup>11</sup>. Ainsi, par rapport aux projections faites pour 2030, l'UE s'est fixée de consommer 32,5% en moins (ce qui revient à avoir une réduction de consommation d'énergie finale de 20% par rapport aux niveaux de 2005), et le Luxembourg s'est fixé comme objectif de consommer 44% d'énergie finale en moins (revenant à un objectif de réduction de consommation d'énergie finale de 25% par rapport aux niveaux de 2005).

<sup>8</sup> JO L 156 du 19.06.2018, page 39.

<sup>9</sup> [Lien vers le texte du projet de loi n°7508 sur le site de la Chambre des Députés](#)

<sup>10</sup> Proposition de règlement du Parlement européen et du conseil établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant le règlement (UE) 2018/1999 (loi européenne sur le climat) (COM(2020) 80 final), article 2, paragraphe 3, page 17.

<sup>11</sup> [https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/trends\\_to\\_2030\\_update\\_2007.pdf](https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/trends_to_2030_update_2007.pdf)

4) \*\*\* La part d'énergies renouvelables est la consommation finale brute d'énergie produite à partir de sources renouvelables. Selon l'article 5 de la directive 2009/28/CE<sup>12</sup>, elle est « [...] calculée comme étant la somme : a) de la consommation finale brute d'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables ; b) de la consommation finale brute d'énergie produite à partir de sources renouvelables pour le chauffage et le refroidissement ; et c) de la consommation finale d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans le secteur des transports. »

Le projet de loi climat propose d'introduire en outre des objectifs climatiques sectoriels visant à « responsabiliser davantage les acteurs des différents secteurs en matière de politique de changement climatique<sup>13</sup> », et tendre ainsi vers un « partage de la responsabilité » (« *burden sharing* ») et ce pour cinq secteurs distincts :

1. Industries de l'énergie et manufacturières, construction,
2. transports,
3. bâtiments résidentiels et tertiaires,
4. agriculture et sylviculture,
5. traitement des déchets et des eaux usées.

Considérés concomitamment, les cinq efforts sectoriels doivent aboutir, sur une base consolidée, à la réduction souhaitée de 55% des émissions de GES d'ici 2030, en comparaison avec l'année de référence 2005.

Le projet de loi climat prévoit également la possibilité d'une double compensation intersectorielle et/ou intra-sectorielle, à savoir, le « partage de la responsabilité » pour la réalisation des objectifs climatiques. La compensation intra-sectorielle intervient lorsque, sur une année donnée, les émissions d'un secteur dépassent (ou pas) la quantité d'émissions disponible (i.e. son objectif climatique sectoriel), alors la différence peut être reportée (en positif ou en négatif selon le cas) sur la quantité disponible l'année suivante. La compensation intersectorielle intervient lorsque les émissions d'un secteur demeurent en-deçà de l'objectif sectoriel (i.e. baissent plus vite que la cible sectorielle le requiert), la différence peut être reportée au crédit d'un autre secteur ayant trop émis la même année.

<sup>12</sup> [Directive 2009/28/ce du parlement européen et du conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et modifiant puis abrogeant les directives 2001/77/CE et 2003/30/CE \(JO L 140/29, page 14\)](#)

<sup>13</sup> Selon le commentaire de l'article 5.

## Positions et recommandations de la Chambre de Commerce au sujet du PNEC

### Vers un nouveau modèle de croissance

Après avoir déclaré l'« urgence climatique et environnementale » dans sa résolution du 28 novembre 2019<sup>14</sup>, la Commission européenne a dévoilé, le 11 décembre 2019, le pacte vert pour l'Europe<sup>15</sup>, qualifié de « nouvelle stratégie de croissance » et qui « vise à transformer l'UE en une société juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, caractérisée par l'absence d'émission nette de gaz à effet de serre d'ici 2050 et dans laquelle la croissance économique sera dissociée de l'utilisation des ressources ». Par ce biais, elle ambitionne de « transformer un défi urgent en une chance unique à saisir ».

Sans préjudice quant à des remarques plus ponctuelles, la Chambre de Commerce souscrit entièrement aux objectifs généraux de l'UE en matière de lutte contre le réchauffement climatique.

Elle estime dès lors qu'il convient de poser dès aujourd'hui au Luxembourg les jalons pour assurer une transition souple d'un modèle de croissance actuellement alimenté par l'accumulation continue des facteurs de production vers une croissance basée sur des gains de productivité et une gestion plus intelligible des ressources, qui ne sont pas inépuisables. En d'autres termes, il convient de passer d'une croissance « quantitative » à une croissance « qualitative », sans remettre en question *per se* le concept de croissance, essentielle au maintien, voire au développement de la cohésion sociale et de la pérennité du modèle de sécurité sociale généraux et inclusif qui caractérise le Luxembourg.

Selon la Chambre de Commerce, l'étude stratégique de la « Troisième Révolution Industrielle » (TIR), à laquelle elle avait participé de près, offre de nombreuses pistes de réflexion en vue de la réussite de cette transition. Elle se réjouit donc des nombreuses références à la TIR dans le PNEC, les deux documents étant indéniablement liés. Elle estime que le Luxembourg a bien identifié les signes de la nécessaire transition avant même le démarrage de la discussion autour du PNEC. Ce « *first mover advantage* » devra être mis au profit afin d'accélérer la transition écologique et numérique du pays.

Tout comme ce fut le cas au cours de l'étude TIR, le dialogue entre les acteurs nationaux sera un prérequis au succès de toutes mesures visant l'atteinte des objectifs climatiques. L'ensemble des entreprises étant impactées, à un moment ou à un autre, directement ou indirectement, une concertation étroite avec les milieux professionnels est une *condition sine qua non* au succès de la transition escomptée. Cette dernière ne saurait en effet être décrétée, mais elle devra être co-construite avec les entreprises luxembourgeoises de tous les secteurs et de toutes les tailles.

En outre, les entreprises doivent avoir des certitudes à relativement long terme, un horizon de planification et une prévisibilité importants, afin de pouvoir prendre leurs décisions d'allocation de ressources, d'investissements et d'établissement de leurs activités productives en parfaite

<sup>14</sup> Résolution du Parlement européen du 28 novembre 2019 sur l'urgence climatique et environnementale [2019/2930(RSP)].

<sup>15</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions, COM (2019) 640 final, Le pacte vert pour l'Europe.

connaissance de cause. L'insécurité a le potentiel de réduire la propension à investir des entreprises à court et à moyen termes et, partant, compromet la genèse ou la pérennité d'activités et, de façon plus générale, la nécessaire diversification continue et permanente de l'appareil de production luxembourgeois.

### Des objectifs climatiques sectoriels, oui, mais seulement en présence de trajectoires claires et précises

A titre liminaire, si la Chambre de Commerce salue la définition d'objectifs climatiques sectoriels, elle regrette néanmoins le manque de cohérence des définitions des secteurs entre le projet de loi climat et le PNEC. La Chambre de Commerce demande ainsi que les définitions entre les deux documents soient harmonisées, et propose, le cas échéant, de s'en tenir à celles du projet de loi climat.

Elle regrette également l'absence d'un « partage de fardeau » clair, précis et dûment articulé entre les secteurs, et de trajectoires de réduction afférentes. Elle rappelle que ces trajectoires doivent reposer sur une analyse factuelle et rigoureuse, afin d'identifier les mesures économiquement attractives et techniquement faisables pour chaque secteur, au-delà de toutes considérations idéologiques ou de simples « extrapolations mathématiques » de courbes de réduction d'émissions historiques.

Afin de s'assurer que les objectifs sectoriels puissent être réellement atteints sans pour autant simplement discontinuer les activités économiques afférentes, la Chambre de Commerce recommande de considérer les technologies connues à ce jour, et d'établir une trajectoire, via une feuille de route, la plus intéressante économiquement et avec un impact maximum en termes de réduction des émissions de GES. L'arbitrage entre les différentes technologies à mobiliser et le partage de réduction d'émissions entre les secteurs doit se faire de manière scientifique, technique et économique. En effet, selon l'approche, le retour sur investissement et les coûts varient beaucoup selon les options retenues.

Il est donc nécessaire de chiffrer les différents scénarios, de mettre en place des mesures et incitations permettant d'atteindre ces objectifs climatiques sectoriels, tout en répartissant la charge de l'effort de la manière la plus optimale, le principe étant de « *réduire en priorité les émissions de GES d'abord là où c'est le moins onéreux et le plus réalisable techniquement et économiquement* ». Ainsi, les technologies à considérer à court terme, selon les meilleures techniques disponibles, devront être définies par les secteurs eux-mêmes, et les trajectoires sectorielles devront être dessinées en étroite collaboration avec les secteurs concernés, qui disposent sans nul doute de l'expertise et de l'agilité nécessaires. Un dialogue poussé, régulier et constructif doit être initié avec les entreprises et leurs représentants, à rebours d'une simple définition « top down » d'objectifs sectoriels qui risquerait de davantage représenter une « volonté politique » qu'une vraie trajectoire réaliste sur la base des meilleures technologies disponibles au niveau sectoriel à des degrés différents. Il convient, dans ce contexte, de ne pas non plus omettre le dynamisme démographique du Luxembourg et son caractère d'aire métropolitaine qui rend difficile des réductions en termes absolus très significatives dans certains secteurs.

Dans ce contexte, la Chambre de Commerce souhaite saluer l'étude macroéconomique réalisée par Fraunhofer ISI<sup>16</sup> et présentée dans le PNEC. La crise sanitaire actuelle risque cependant de venir perturber certaines prévisions et remettre en question un certain nombre d'hypothèses macroéconomiques émises.

Néanmoins, une feuille de route avec un échéancier clair et réaliste permettra à chaque secteur d'avoir une visibilité quant à l'impact des mesures et contraintes imposées sur ses activités, et de contribuer de manière efficace aux objectifs sectoriels et nationaux.

Le tableau 2 ci-dessous montre les émissions de GES réelles en 2005 dans les secteurs hors système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (SEQE), ainsi que les estimations<sup>17</sup> pour 2020 et les projections pour 2030, dans le cas du scénario cible, à savoir, avec mesures additionnelles prévues par le PNEC.

*Tableau 2 : Emissions de GES par secteur SEQE et non-SEQE dans le cas du scénario cible (avec mesures additionnelles) en 2020 et 2030*

	2005	2017	2020	2030
<i>Emissions SEQE hors trafic aérien international</i>	2 603	1 492	1376	1074
<b>Total hors SEQE (kt CO<sub>2</sub>éq.)</b>	<b>10 421</b>	<b>8 744</b>	<b>7 677</b>	<b>4 726</b>
<i>Emissions hors SEQE liées à conso énergie</i>	<i>9608</i>	<i>7832</i>	<i>6787</i>	<i>4095</i>
Ménages privés (bâtiments résidentiels)	1 216	1 116	933	418
Commerce, services (bâtiments tertiaires)	419	583	403	172
Industrie hors SEQE	706	439	321	187
Transports	7 188	5 639	5077	3289
Autres	80	55	54	29
<i>Emissions non liées à conso énergie</i>	<i>814</i>	<i>912</i>	<i>890</i>	<i>632</i>

Source : PNEC.

Sur la base des données du tableau 2, le tableau 3 montre qu'entre 2020 et 2030, les réductions les plus importantes en termes d'émissions de CO<sub>2</sub> devraient concerner les secteurs du bâtiment, résidentiel (ménages privés) et tertiaire (commerces, services), où le scénario actuel prévoit une baisse des émissions de 5,5% et 5,7% par an respectivement. L'accélération significative de la réduction annuelle projetée entre 2005 et 2020, d'une part, et 2020 et 2030, d'autre part, peut laisser le lecteur assez perplexe à bien des égards (voir par exemple les branches « commerce, services » et « ménages privés »).

Ces données devront être actualisées quand les extrapolations des émissions de 2020 pourront être calculées. Néanmoins, ces chiffres tendent déjà à montrer que certains secteurs devront fournir plus d'efforts et risquent d'avoir plus de difficultés pour atteindre leurs objectifs sectoriels, et devront donc compenser leur manque de réduction d'émissions avec le surplus de réduction atteint par un autre secteur. Ceci risque de nuire à la visibilité des secteurs qui atteignent leurs objectifs, leur trajectoire devant indéniablement être revue et adaptée.

<sup>16</sup> Krail Michael, Sievers Luisa (2019), NECP Luxembourg – Makroökonomische Folgenabschätzung. Une étude de l'institut Fraunhofer ISI mandatée par le ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable et le ministère de l'Énergie et de l'Aménagement du territoire. Karlsruhe

<sup>17</sup> D'après la compréhension de la Chambre de Commerce, les émissions indiquées pour 2020 ne correspondent pas à des émissions extrapolées statistiquement, mais à une simple estimation statistique non paramétrique, en raison du manque de données disponibles sur les émissions de 2018, nécessaires pour extrapoler les émissions de 2020. Il faut en effet les données réelles de 2016, 2017 et 2018 pour cela.



Tableau 3 : Réductions des émissions de GES prévues par secteur SEQE et non-SEQE dans le cas du scénario cible (avec mesures additionnelles pour 2020 et 2030)

	2005 vs. 2017	2020 vs. 2005	2020 vs. 2005 par an	2030 vs. 2020	2030 vs. 2020 par an
<i>Émissions SEQE hors trafic aérien international</i>	-42,7%	-47,1%	-3,1%	-21,9%	-2,2%
<b>Total hors SEQE (kt CO<sub>2</sub>éq.)</b>	<b>-16,1%</b>	<b>-26,3%</b>	<b>-1,8%</b>	<b>-38,4%</b>	<b>-3,8%</b>
<i>Émissions hors SEQE liées à conso énergie</i>	-18,5%	-29,4%	-2,0%	-39,7%	-4,0%
Ménages privés (bâtiments résidentiels)	-8,2%	-23,2%	-1,5%	-55,2%	-5,5%
Commerce, services (bâtiments tertiaires)	39,1%	-3,8%	-0,3%	-57,3%	-5,7%
Industrie hors SEQE	-37,8%	-54,5%	-3,6%	-41,7%	-4,2%
Transports	-21,5%	-29,4%	-2,0%	-35,2%	-3,5%
Autres	-31,3%	-32,7%	-2,2%	-46,3%	-4,6%
<i>Émissions non liées à conso énergie</i>	12,0%	9,4%	0,6%	-29,0%	-2,9%

Source : PNEC, calculs Chambre de Commerce.

Note : La première colonne « 2005 vs. 2017 » représente les réductions d'émissions réelles entre 2005 et 2017.

Comme l'indique la première colonne du tableau 3, la Chambre de Commerce souhaite souligner que le Luxembourg a d'ores et déjà fait un pas dans la bonne direction. En effet, les efforts du Luxembourg en la matière sont à relever puisqu'entre 2005 et 2017, malgré un accroissement de la population de 28%, les émissions de GES par tête ont connu une réduction notable de 40%.

Il convient maintenant de maximiser les réductions d'émissions de GES sur le sol national, cependant à des conditions économiquement viables et socialement acceptables, en tenant compte du mix sectoriel et des meilleures techniques disponibles. Toutefois, la Chambre de Commerce recommande le recours à des instruments flexibles de manière générale, et notamment à l'achat de quotas d'émissions de GES en particulier, afin de combler les objectifs non atteints par certains secteurs.

Les Ministères en charge des secteurs identifiés dans le projet de loi climat, et le PNEC, pourraient se voir attribuer des moyens spécifiques, clairement distingués dans une ligne budgétaire du Fonds Climat et Energie, qu'ils pourraient utiliser pour recourir aux instruments flexibles afin d'assurer l'atteinte des objectifs sectoriels.

Enfin, dans l'élaboration des trajectoires, 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 émergentes, et ce afin d'éviter toute situation de « verrouillage technologique » (« lock-in »). En effet, des innovations et technologies sont susceptibles d'émerger à moyen et long termes, qui seront sans doute plus efficaces, moins chères et moins polluantes, que les technologies existantes à ce jour. En privilégiant dès à présent une technologie et en y investissant des moyens conséquents, une situation d'enfermement peut émerger : l'utilisateur d'une technologie sait parfaitement qu'elle n'est pas la plus efficace possible, mais compte tenu de l'investissement déjà réalisé il serait beaucoup plus coûteux de changer de technologie que de continuer à subir les pertes liées à la technologie actuelle, sous-optimale. A titre d'exemple, privilégier le « tout électrique » dans le secteur automobile pourrait engendrer ce type de phénomène de verrouillage technologique.

## La dimension « décarbonisation » du PNEC : réduction des émissions de gaz à effet de serre

### **Concernant le choix en matière de politique énergétique**

Le PNEC précise que le Luxembourg optera pour une « *politique de renonciation en ce qui concerne la promotion de l'énergie nucléaire, du charbon, du fracking (fracturation hydraulique) et de la capture et du stockage du dioxyde de carbone (CSS)* » (page 7 de la version française du PNEC). La Chambre de Commerce s'interroge sur la raison pour laquelle le Luxembourg prévoit d'emblée le refus du CSS, et regrette que les auteurs du PNEC n'aient pas étayé ou explicité davantage ce point.

### **Secteur de l'industrie**

#### **Concernant le peu de mesures destinées à l'industrie**

La Chambre de Commerce constate avec regret que très peu de mesures visant à soutenir l'industrie dans la réduction de leurs émissions de GES sont présentes dans le PNEC. En complément aux rares mesures et incitations à l'augmentation de leur efficacité énergétique (présentés plus loin dans le document), le PNEC mentionne des aides à l'investissement dans le domaine des écotechnologies et de l'innovation pour les entreprises, pour lesquels la Chambre de Commerce aurait aimé avoir plus d'informations factuelles.

#### ***Regard sur le prix minimal du carbone (« taxe CO<sub>2</sub> »)***

Selon un rapport du think tank français Institute for Climate Economics (I4CE), 46 pays dont l'ensemble des Etats membres de l'UE représentant 60% du PIB mondial ont mis en place une taxe carbone ou un système d'échange de quotas d'émission.

Communément la taxe carbone, qui est un dispositif fiscal, ne s'applique pas aux industries les plus émettrices de dioxyde de carbone, qui sont, elles, soumises au système européen d'échange de quotas d'émission de GES, et donc au marché du carbone (comme par exemples les secteurs de l'énergie, de la production et la transformation des métaux ferreux ou de l'industrie minière). Dans le cas contraire d'une application concomitante, le principe « non bis in idem » qui interdit de taxer deux fois la même chose, pourrait ne pas être respecté : un produit issu d'une entreprise qui aurait acheté un « droit à émettre » préalablement se verrait taxé une seconde fois dans le chef du client. Les « instruments basés sur le marché » (comme SEQUE) et la taxe carbone sont en réalité des outils non complémentaires, mais « concurrents ». La Chambre de Commerce rend donc attentif les futurs auteurs de la réforme fiscale.

En outre, la Chambre de Commerce plaide pour que le produit de la taxe carbone soit exclusivement affecté au financement et à l'accompagnement de la transition écologique et que cette nouvelle taxe soit accompagnée de mesures sociales ciblées pour les plus vulnérables.

En dernier lieu, une taxe carbone unilatéralement appliquée plomberait la compétitivité des entreprises soumises à ces taxes par rapport à leurs concurrentes qui n'ont pas forcément les mêmes contraintes, et pourrait les inciter à délocaliser leur production. De plus, toutes choses



étant égales par ailleurs, cette taxe grèvera également les moyens disponibles pour des investissements dans de nouvelles technologies plus durables. Ensuite, combiner un impôt sur les émissions, avec des compensations visant à encourager la réduction de ces émissions, tout en respectant la législation stricte de l'UE en matière d'aides d'Etat, semble difficile.

Pour l'ensemble de ces raisons, la Chambre de Commerce soutient la proposition de la FEDIL d'inciter les entreprises à investir dans les meilleures technologies disponibles visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, et ce en lieu et place d'un système de taxation unique et homogène, peu adapté aux situations particulières et qui, dès lors, pourrait purement et simplement manquer sa cible.

Selon la FEDIL, 4 scénarios se distinguent.

Graphique 1: Modulations et exemptions à la taxe carbone en fonction de quatre scénarios

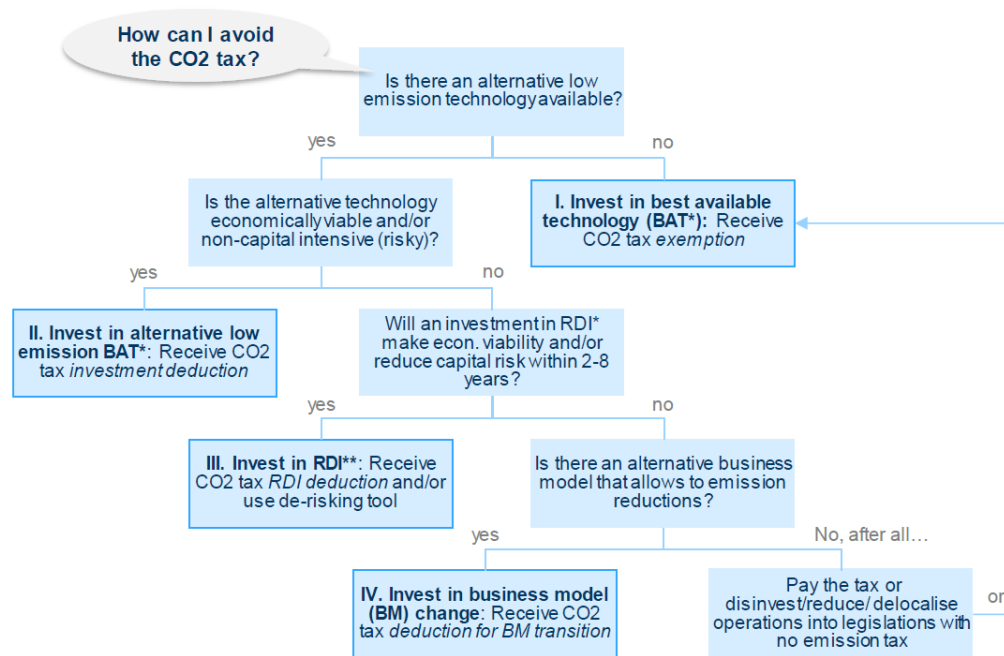


Figure 2: A smart CO<sub>2</sub> tax design can incentivise a company's investment decision process towards carbon neutrality at four different stages (\*BAT: Best available technology, \*\*RDI: Research, development and innovation)

Source : FEDIL.

Le premier scénario (I. dans le graphique) concerne les entreprises qui utilisent déjà la « meilleure technologie disponible » actuellement (« Best available technology », BAT). Dans ce cas, imposer les émissions de CO<sub>2</sub> ne favorisera pas le recours à des technologies jugées plus « vertes », ces dernières n'existant pas encore. A production égale, les entreprises concernées ne pourront dès lors que subir ces nouvelles charges, sans alternative possible. Le seul moyen pour éviter cette taxation est de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> à travers une baisse de la production. La Chambre de Commerce préconise donc que ces entreprises soient exemptées de la taxe « carbone », dans des conditions à définir.

Le scénario II. fait quant à lui l'hypothèse qu'il existe sur le marché une meilleure technologie que celle utilisée par l'entreprise concerné à l'heure actuelle. Pour ce cas de figure, permettre à une entreprise de déduire ses investissements dans des actifs ou des activités réduisant les émissions de CO<sub>2</sub> de la taxe carbone due permettrait de réduire le caractère « punitif » de la taxe et de la transformer en un puissant incitant.

Le troisième scénario (III. dans le graphique) est une situation intermédiaire : de meilleures technologies alternatives émergent, mais leur maturité n'est pas encore atteinte. Inciter les entreprises à investir dans le développement de ces dernières pourrait produire des effets positifs plus rapidement pour l'ensemble de l'économie. Dès lors, il est également préconisé d'autoriser que ces investissements puissent être déduits du montant de la taxe CO<sub>2</sub>.

Enfin, dans le quatrième et dernier scénario (IV. dans le graphique), les entreprises adaptent leur « business model » car il n'existent pas de meilleure technologie disponible. Ces pas dans la bonne direction doivent être encouragés, via la possibilité de déduire les investissements de la taxe carbone due.

### Secteur du transport

Les données statistiques d'Eurostat indiquent que le secteur du transport au sens large émet 57% des émissions totales de CO<sub>2</sub> au Luxembourg, y compris celles générées par les secteurs faisant partis du SEQE (hors importations<sup>18</sup>). Ce constat est toutefois quelque peu surestimé en raison de l'affectation des émissions des achats de produits pétroliers des non-résidents au bilan luxembourgeois.

La façon dont les infrastructures de transport sont organisées influence la façon dont les différentes activités vont se déployer sur l'ensemble du territoire et dont la mobilité s'organise. L'Etat doit donc implémenter la stratégie de mobilité MoDu 2.0 au niveau national, et jouer un rôle de guide et de coordinateur pour assurer un aménagement du territoire permettant d'optimiser les ressources. Par ailleurs, continuer à développer et positionner le Luxembourg comme plateforme logistique doit rester parmi les stratégies de diversification du pays, en privilégiant un développement « durable » de cette stratégie.

#### **Concernant la mobilité**

**Stratégie de mobilité durable « MoDu 2.0 »** : La Chambre de Commerce salue dans ce contexte la poursuite, prévue par le PNEC, de la mise en œuvre de la stratégie de mobilité durable « MoDu 2.0 » visant à améliorer la circulation aux heures de pointes d'ici 2025, prévoyant un état des lieux et l'intégration des progrès technologiques récents.

**Stratégie nationale de stationnement** : Cette stratégie semble aller de pair avec celle de « MoDu 2.0 », visant également notamment à réduire la circulation due à la recherche d'une place de stationnement.

L'Etat ne devrait cependant pas hésiter à engager des discussions avec les régions frontalières, pour tirer pleinement les fruits de ces stratégies.

<sup>18</sup> Les émissions de CO<sub>2</sub> générées lors la production des biens et des services importés ne sont pas prises en compte dans « les émissions totales de CO<sub>2</sub> ».

De manière générale, la Chambre de Commerce recommande que les objectifs soient réalistes, que les projets soient planifiés sur le moyen terme et priorisés, et que les coûts soient évalués et connus, depuis les coûts de réalisation jusqu'aux coûts d'entretien.

**Les transports publics et la réorganisation des réseaux** : Le PNEC prévoit l'analyse coûts-bénéfices à long terme des projets de mobilité et d'y intégrer davantage les aspects climatiques en privilégiant les transports publics et le covoiturage. Ce type d'analyses et états des lieux semble dans l'idée répondre aux recommandations de la Chambre de Commerce. L'offre en matière de transports en commun doit devenir plus fluide. Ainsi, la **réorganisation du réseau RGTR** prévue par le PNEC pour améliorer les liaisons avec les zones d'activités devra être pensée dans ce sens.

**Le transport de personnes via autobus et autocars** : Ce mode de transport joue un rôle majeur dans la réduction des émissions liées au secteur du transport, un bus remplaçant environ 30 voitures. Une récente étude, effectuée sur demande de l'association allemande *Allianz pro Schiene*, et comparant les coûts externes des différents modes de transport en Allemagne, a révélé que l'autocar et l'autobus longue distance offre un bilan environnemental très positif comparé à d'autres solutions de transport, et est l'option de mobilité la moins coûteuse pour les citoyens (1,82 centime EUR par kilomètre par passager), juste devant le transport ferroviaire longue distance (2,08 centimes EUR par kilomètre par passager). Les entreprises d'autocar devraient donc être davantage soutenues vers des solutions alternatives comme l'électromobilité ou les carburants alternatifs notamment. Dans une logique de mobilité multimodale, les gares routières devraient ainsi devenir plus faciles d'accès et agréables pour les passagers « en transit », pour inciter le recours à un tel moyen de transport.

### **L'importance des transports multimodaux :**

La Chambre de Commerce est d'avis que la clé du succès pour la « mobilité en tant que service » est de réussir à **changer les pratiques et préférences de l'utilisateur**. Pour cela, il convient notamment de rendre les nouveaux modes de transports multimodaux plus attractifs et simples d'utilisation par rapport à la voiture dont le taux d'occupation des sièges est faible (le taux d'occupation moyen actuel pour le trajet allant de la maison au travail est de 1,2 personne par voiture).

Si le choix d'un mode de transport par rapport à un autre est souvent orienté par des critères de gain de temps, de confort et de goût, une piste serait de transformer le concept de trajet pour y insérer de l'utilité là où il n'est aujourd'hui considéré que comme un temps mort nécessaire entre deux activités situées dans des lieux différents. Un aménagement du territoire intelligent permettrait cela en installant par exemple des commerces ou des activités dans les points de connexion entre les différents modes de transports, de sorte à limiter les temps d'attente non productifs.

La Chambre de Commerce salue la proposition d'une **application de mobilité globale**, semblant élargir l'offre de l'application Mobilité.lu par le *Verkéiersverbond* en y intégrant celle du **covoiturage**. Dans cette même initiative de développement, de promotion et de facilitation du covoiturage, la Chambre de Commerce encourage le déploiement du **projet « CoPilote »** ou l'introduction d'avantages supplémentaires pour les personnes optant pour le covoiturage sur l'autoroute. Elle regrette cependant le manque d'informations complémentaires à ce sujet.

**Le « budget mobilité » pour employés** : En vue d'encourager les modes de transports alternatifs à la voiture conventionnelle, le « budget mobilité » est prévu afin de permettre

notamment d'accéder plus facilement aux services de transports en commun et à l'autopartage de véhicules électriques, mais également de soutenir financièrement la création d'un système de covoiturage dans une entreprise ou zone d'activité, de construire des installations de bornes de recharges et de proposer des voitures zéro émissions en leasing, tout en adaptant l'impôt sur les véhicules de fonction selon la « propreté » du véhicule. Par ailleurs, la Chambre de Commerce aurait souhaité avoir davantage d'informations quant au montant de cet avantage comparé à celui qui représente la voiture de fonction. Elle aurait également aimé savoir si cet avantage concernera davantage de salariés que celui des voitures en leasing, ainsi qu'une estimation du coût engendré pour les entreprises.

**La promotion de l'électromobilité** : D'autres initiatives prévues par le PNEC en vue de promouvoir l'installation d'infrastructures relatives à l'électromobilité et de mettre en place des mesures incitatives à l'adoption de véhicules électriques sont à saluer. Elle rappelle toutefois la nécessité d'une « neutralité technologique », et ce afin d'éviter toute situation de « verrouillage technologique » (« lock-in »).

Cependant, la Chambre de Commerce souhaite encourager à ce que les mesures de sécurité soit mises en œuvre concernant les batteries des voitures électriques en général, et à l'installation de bornes de recharge en sous-sol des entreprises en particulier.

**Des objectifs très ambitieux en matière d'électromobilité** : La Chambre de Commerce s'interroge quant à l'objectif de vouloir atteindre 49% de voitures électriques dans le parc automobile d'ici 2030. De plus, la Chambre de Commerce souhaite rendre attentif sur le fait que si le Luxembourg souhaite soutenir l'UE dans l'interdiction des voitures et camionnettes à carburants fossiles dans l'UE à partir de 2030, il convient tout d'abord de s'assurer que des alternatives réalistes et abordables sont présentes sur le marché, ce qui n'est résolument pas le cas aujourd'hui.

**La taxation des véhicules à personne** : Suivant le principe du « pollueur-payeur », la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1 prendra en compte la nouvelle norme WLTP pour le calcul des émissions de CO<sub>2</sub>. La Chambre de Commerce salue le fait que le Luxembourg en général en tienne compte pour évaluer les émissions de CO<sub>2</sub> au plus proche des émissions réelles.<sup>19</sup> Elle recommande cependant que la totalité des recettes soient allouées au Fonds Climat et Energie, pouvant ainsi financer les infrastructures nécessaires pour le développement d'alternatives efficaces aux voitures à carburant fossile.

**Les subventions « Clever fueren »** : Ces subventions, mesures incitatives pour l'achat de véhicules électriques et à pile à combustion à hydrogène, sont à saluer. Cependant, concernant la nouvelle condition que les **véhicules de type plug-in hybride** ne bénéficieront plus de cette prime dès 2021, la Chambre de Commerce s'interroge s'il ne serait pas plus judicieux de suivre le modèle allemand sur ce point, à savoir, accorder une subvention uniquement aux voitures plug-in hybrides qui émettent moins de 50 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre.

**Demande d'aides financières pour les compagnies d'autobus** : Les professionnels tels que les exploitants d'autobus et d'autocars devraient pouvoir accéder à des mesures de soutien et

<sup>19</sup> Pour une position plus détaillée de la Chambre de Commerce concernant l'adaptation de cette taxe au passage à la nouvelle norme WLTP, le lecteur est invité à consulter les avis émis afférents, disponibles sous les liens suivants : [https://www.cc.lu/uploads/tx\\_userccavis/5378DLA\\_Taxe\\_pour\\_les\\_voitures\\_a\\_personnes\\_M1.pdf](https://www.cc.lu/uploads/tx_userccavis/5378DLA_Taxe_pour_les_voitures_a_personnes_M1.pdf) et [https://www.cc.lu/uploads/tx\\_userccavis/5396PMR\\_DLA\\_PRGD\\_Avantage\\_en\\_nature\\_voiture\\_de\\_societe-CO2\\_01.pdf](https://www.cc.lu/uploads/tx_userccavis/5396PMR_DLA_PRGD_Avantage_en_nature_voiture_de_societe-CO2_01.pdf)

d'incitation à l'achat et à l'utilisation de véhicules alternatifs et abordables à faible teneur en carbone, notamment de norme Euro6 (qui est parmi la plus écologique sur le marché actuellement). Ces derniers ne peuvent à ce jour bénéficier d'aucune aide concernant la mise en place d'infrastructures liées à l'électromobilité et la mise en place de bornes de rechargement dans leur entreprise. Par ailleurs, en adoptant la « meilleure technologie disponible », le secteur de transport de personnes par autobus et autocar ne serait pas grevé de façon incriminable à travers le renchérissement des carburants dans le cadre de la politique en matière d'accises.

### ***Regard sur la hausse des droits d'accise sur le carburant***

*Selon le PNEC, « [...] le Luxembourg atteindra uniquement ses objectifs en matière de climat et d'énergie à l'aide de mesures accrues concernant les ventes générales de carburant, et plus particulièrement les exportations de carburant par camion. D'après l'accord de Paris sur le changement climatique et la législation-cadre détaillée de l'UE, les émissions de carbone sont comptabilisées dans le pays de vente du carburant. Les prix du diesel et de l'essence sont bas au Luxembourg par rapport aux pays voisins. Afin de réduire les exportations de carburant, il est donc essentiel de diminuer progressivement les écarts de prix avec les pays voisins ».*

Il convient dans ce contexte de rappeler que les accises sur le diesel (+2 centimes EUR le litre) et sur l'essence (+1 centime EUR le litre) ont déjà augmenté une première fois le 1<sup>er</sup> mai 2019.

La Chambre de Commerce s'interroge quant à l'efficacité et la pertinence de mesures visant une augmentation progressive soutenue des accises, sans différenciation par ailleurs entre usagers privés et professionnels. Par ailleurs, pour les clients professionnels du secteur de transport, l'allégation du PNEC que « *les prix du diesel (...) sont bas au Luxembourg par rapport aux pays voisins* » est factuellement erronée dans certains cas. En effet, il convient d'opérer une distinction claire entre les « prix à la pompe affichés » et le prix réellement payé *in fine* par les usagers du secteur des transports pour le diesel professionnel.

Abstraction faite de la déductibilité de la TVA pour les entreprises assujetties, au Luxembourg, les deux prix sont identiques, notre pays ne connaissant pas un régime de remboursement partiel des accises qui est mis en œuvre dans certains pays.

En effet, la réduction du différentiel de prix entre le Luxembourg et les pays voisins, notamment la France, mais surtout la Belgique où le prix du diesel professionnel est devenu moins cher qu'au Luxembourg en raison du remboursement d'une partie des droits d'accise (ce remboursement s'opérant couramment entre le niveau d'accises inclus dans le « prix à la pompe » par rapport aux droits d'accise minimaux imposés par l'UE), risque de ne pas avoir d'impact significatif sur les émissions de GES, mais d'entraîner purement et simplement une délocalisation des émissions couplée à un déchet fiscal très significatif.

Le soi-disant « tourisme à la pompe », en plus de ne représenter qu'une partie marginale des consommateurs de carburants (16% en 2013), va souvent de pair avec le tourisme « du tabac et de l'alcool ». Garder un écart de prix sur le tabac et les boissons alcoolisées considérable avec les pays frontaliers, maintiendra ce tourisme actif, ce qui résultera en un impact très marginal sur les émissions de GES.

En augmentant de manière significative les droits d'accise sur le carburant au Luxembourg, l'incitation et l'intérêt pour les professionnels routiers de s'approvisionner au Luxembourg

diminuera davantage, ce qui va en outre à l'encontre de la stratégie nationale de positionner et de développer le Luxembourg comme plateforme logistique.

La Chambre de Commerce craint donc qu'une telle mesure ne mène qu'à une simple délocalisation de la demande luxembourgeoise vers le pays voisin le moins cher, menant à un impact environnemental global nul. Elle n'aura qu'un impact très marginal sur la trajectoire des conducteurs et professionnels en transit, qui représentaient 50% des ventes de carburant en 2013. Ils s'arrêteront simplement en Belgique au lieu du Luxembourg.

De plus, la hausse du prix du carburant pour les transporteurs professionnels pourra être répercutée sur le prix des marchandises transportées, ce qui aura une conséquence sur le pouvoir d'achat des ménages car les biens deviendront plus onéreux. En raison du système d'indexation automatique en vigueur au Luxembourg, une telle inflation (du carburant et des biens de consommation) aura ainsi un double impact (« double peine ») sur le coût des entreprises, à savoir, d'une part, via l'augmentation de leurs matières premières (pour les entreprises fortement dépendantes des carburants), et, d'autre part, via une indexation des salaires plus rapprochée<sup>20</sup>.

Par ailleurs, face à cette hausse, le secteur du transport fait face à une potentielle perte de compétitivité face à la concurrence dans la Grande Région, mais surtout dans les pays de l'Est de l'Europe. En effet, au vu de la situation concurrentielle en Europe, la part des coûts supplémentaires non répercutée sur le prix des marchandises sera supportée par les entreprises du secteur du transport de marchandises. Cette dépense additionnelle ne pourra pas être directement investie par les entreprises dans des mesures permettant la réduction de la consommation de GES. Si de futures hausses devaient néanmoins avoir lieu, la Chambre de Commerce préconise de les accompagner de compensations et d'aides financières pour inciter et assister les entreprises du transport à renouveler progressivement la flotte de véhicule et à introduire des mesures écologiques, sans quoi la consommation de diesel ne pourra pas diminuer significativement (en raison du manque d'alternatives accessibles à ce jour pour transporter des marchandises sur de longues distances, comme le LPG ou l'hydrogène), et la pression sur le secteur en question ne fera que croître.

En plus de n'avoir qu'un impact très limité sur la réduction des émissions de GES, la hausse des taxes sur le carburant aura indéniablement un impact sur les recettes de l'Etat, qui ne pourra pas réallouer les quelques deux milliards EUR<sup>21</sup> de retombées d'accises aux diverses mesures coûteuses prévues par le PNEC. Dans ce contexte, la Chambre de Commerce regrette que la hausse des droits d'accise survenue en mai 2019 ne soit pas intégralement versée au Fonds Climat et Energie.

Par ailleurs, en raison de la forte dépendance de l'indice des prix à la consommation actuel aux énergies fossiles (plus de 5%), la Chambre de Commerce demande de casser durablement leur lien avec le système d'indexation automatique. Elle est d'avis qu'il est incohérent d'annoncer un soutien à une économie décarbonée, tout en continuant à compenser la hausse des prix via l'indexation des salaires, et donc de ne pas désinciter la consommation de produits fossiles. La Chambre de Commerce estime donc qu'il serait judicieux d'affiner l'indice actuel (i.e. l'ICPN) à la

<sup>20</sup> Notons cependant que, depuis 2006, les droits d'accise autonomes additionnels sont neutralisés dans l'échelle mobile des salaires, c'est-à-dire qu'ils sont exclus du calcul de l'ICPN. Leur hausse n'a dès lors pas d'impact sur le mécanisme d'indexation automatique. Les droits d'accise commun et autonome, quant à eux, sont comptabilisés dans le calcul de l'ICPN (Loi du 27 juin 2006 adaptant certaines modalités d'application de l'échelle mobile des salaires et des traitements ; chapitre 2 Neutralisation de certaines taxes, accises, redevances et autres contributions dans l'indice des prix à la consommation publié sur la base 100 au 1<sup>er</sup> janvier 1948).

<sup>21</sup> Estimation réalisée par la FEDIL.



lumière de la transition vers une économie décarbonée, et donc d'atténuer la (forte) sensibilité de l'indice – et par conséquent des coûts des entreprises – aux énergies fossiles, comme démontré ci-avant. D'autant plus que, comme l'indique le PNEC, la Commission Européenne prédit un renchérissement implicite des produits pétroliers de 3% par an, ce qui impacte fortement l'indice actuel. L'indice durable revendiqué devra par ailleurs également rester cohérent avec les politiques de santé publique menées, à l'image de l'indice-santé en vigueur en Belgique, qui exclut tabac, alcool et carburant.

La Chambre de Commerce propose ainsi de générer un indice des prix à la consommation national durable (IPCND), en excluant du panier de référence (servant au calcul de l'IPCN actuel) tous les produits fossiles, à savoir l'essence, le gasoil, le gaz et, le cas échéant, également le mazout, pour le rendre plus en phase avec les politiques environnementales en vigueur et à venir, ainsi que les taxes pour lesquelles le principe du pollueur-payeur pourrait s'appliquer, et les produits nocifs pour la santé tels que les boissons alcoolisées et le tabac.

La Chambre de Commerce recommande cependant de prévoir en parallèle des mesures fiscales compensatoires pour les ménages les moins favorisés, via une hausse ciblée de l'allocation de vie chère, notamment pour compenser des hausses du prix des produits de chauffage.

De plus, elle propose d'introduire des mesures compensatoires/remboursements des droits d'accise pour les conducteurs professionnels au Luxembourg, comme cela est déjà le cas dans d'autres pays membres de l'UE tels que la Belgique, la France, l'Espagne et l'Italie. Ceci aurait l'avantage de ne pas avoir pour conséquence de la hausse de taxes pétrolières, une inflation des biens de consommation répercutée sur le pouvoir d'achat des consommateurs, ainsi que sur les coûts des matières premières et salariaux des entreprises via le système d'indexation automatique.

Cette dernière mesure doit être implémentée en parallèle de l'introduction d'un panier de biens de consommation durable, sans quoi une hausse des taxes pétrolières aura quand même un impact sur l'IPCND via la hausse des biens de consommations livrés par les transporteurs.

*Note : Le lecteur intéressé est invité à se référer au futur « Actualité & tendances » n°24 « Un panier durable pour le Luxembourg » pour de plus amples informations sur ce thème.*

## **Concernant la logistique**

**Positionner le Luxembourg comme plateforme logistique** : Cette démarche fait partie de la stratégie de diversification globale. Toutefois, de nombreuses mesures, notamment prévues dans le PNEC, risquent de mettre à mal la pérennisation et le développement du secteur. En effet, inciter les entreprises à adopter des procédés alternatifs plus « durables » présuppose l'existence et la maturité de ces nouvelles méthodes. Or, à ce jour, bon nombre de ces infrastructures ne sont pas encore disponibles et/ou suffisamment abordables.

**Manque d'infrastructures alternatives** : Faute d'infrastructures, par exemple de bornes de recharge et de stations de service sur le réseau routier national et européen, ainsi que de technologies et modèles d'affaires économiquement viables pouvant être utilisés à des fins commerciales par la filière « transports », les poids lourds au gaz naturel et à propulsions électriques ne sont pas aptes à être utilisés pour le transport de marchandises.

**Investir dans l'innovation des nouvelles technologies** : La Chambre de Commerce recommande la poursuite et le renforcement des investissements (via des incitations fiscales notamment) dans le développement de ces infrastructures et des **technologies hybrides, électriques et à hydrogène**. Ainsi, elle salue le nouveau régime fiscal relatif à la mise en place d'essais d'avions hybrides électriques, mais regrette le manque d'informations sur ce régime. Elle préconise par ailleurs d'envisager des projets pilotes en faveur de moteurs fonctionnant grâce aux nouvelles énergies et technologies qui rendent les acteurs du fret compétitifs.

**Allouer davantage des recettes de taxes « pollueur-payeur » au Fonds Climat et Energie** : La Chambre de Commerce estime également qu'il serait judicieux d'allouer systématiquement et intégralement un certain nombre de taxes de type « pollueur-payeur » au Fonds Climat et Energie, permettant de financer entre autres les infrastructures mentionnées ci-avant, notamment les taxes suivantes mises en avant par le PNEC :

- la **taxe européenne sur le kérosène** commune avec la Belgique et les Pays-Bas,
- la **taxe « passagers »**,
- la **taxe d'immatriculation des navires** sous pavillon luxembourgeois (qui, d'après les auteurs du PNEC, devrait être revue en vertu du « Green Shipping »),
- la **taxe CO<sub>2</sub>**, ainsi que
- les **taxes d'atterrissage** qui devraient d'après le PNEC, prendre en compte des facteurs environnementaux.

De manière générale, la Chambre de Commerce regrette le manque de détails sur la mise en œuvre et les conditions exactes de ces taxes. Elle souhaite que la compétitivité des activités luxembourgeoises soient prises en compte par le biais d'analyses rigoureuses lors de l'élaboration des conditions et modifications des taxes. Elle estime en outre qu'à partir du moment où les acteurs économiques mettent en œuvre les meilleures techniques disponibles (MTD) elles devraient être exonérées de toute taxe CO<sub>2</sub>. Les investissements en vue de mettre en œuvre les MTD devraient quant à elles jouir d'une déduction fiscale (voir supra).

**Recours à des procédés innovants** : La Chambre de Commerce recommande également le recours à des procédés innovants en matière de technologies digitales et informatiques. Ainsi, il est important de comprendre le potentiel des start-ups et des nouvelles technologies comme la blockchain, les drones, les systèmes de données en collaboration avec le *Luxembourg Centre for Logistics and Supply Chain Management (LCL)*<sup>22</sup> pour optimiser le dernier kilomètre (last mile), la logistique urbaine et créer un écosystème innovant, en s'inspirant des modèles Digital Hub allemands et européens, par exemple. Penser la logistique dans ce sens permettra notamment de réduire les coûts et émissions afférents à ce secteur. Elle a déjà recommandé par le passé d'établir une cartographie des activités et un diagnostic des contraintes et de congestion pour le secteur.

**La multimodalité comme facteur clé de la politique de diversification du Luxembourg** : La Chambre de Commerce rappelle qu'elle est en faveur d'une logistique multimodale, qu'elle considère comme facteur clé de la politique de diversification du Luxembourg et du développement durable du secteur du transport.

---

22

[https://www.fr.uni.lu/fdef/departement\\_of\\_economics\\_and\\_management/luxembourg\\_centre\\_for\\_logistics\\_and\\_supply\\_chain\\_management](https://www.fr.uni.lu/fdef/departement_of_economics_and_management/luxembourg_centre_for_logistics_and_supply_chain_management)



### **L'autorisation des « EcoCombis » en réponse à la promotion de la multimodalité :**

Finally, in view of tending even further towards this multimodality, the Chamber of Commerce demands that be considered the **authorization of « EcoCombi »**, trucks of approximately 25 meters capable of transporting up to 60 tons (trailer truck and trailer). First, they have a smaller ecological footprint than other trucks (reduction of 30 to 40% of CO<sub>2</sub> emissions to transport the same volume of goods). Secondly, their circulation would allow actors in the logistics sector of the Grand Region to go to the multimodal center of Bettembourg in EcoCombi, use the rail to cross France, and continue in EcoCombi up to Spain. In a similar manner, these actors could depart from the base of Bettembourg in EcoCombi to rejoin the Baltic countries. In fact, many countries have already authorized the circulation of these 25-meter trucks, namely Belgium, the Netherlands, Germany, Spain, the Czech Republic, Denmark, Norway, Sweden and Finland (cf. map below).

*Graphique 2 : Mapping des autorisations et interdictions de circulation des EcoCombis en Europe*



Source : EvoFenedex

Note : Les pays en rouge indiquent l'interdiction de circulation des EcoCombi, et les pays en verts leur autorisation.

**Conditions à l'autorisation des EcoCombis** : La sécurité liée à l'utilisation des EcoCombis étant régulièrement mise en question, la Chambre de Commerce propose de suivre les recommandations en la matière de la part EvoFenedex. EvoFenedex préconise d'introduire certaines conditions à l'autorisation des EcoCombis : le transport de substances dangereuses, d'animaux vivants, ou de liquides au-dessus de 1.000 litres pourraient en être exclus, un permis spécial EcoCombi devrait être introduit, et leur circulation pourrait être prohibée en cas de conditions météorologiques difficiles.

### ***Concernant les biocarburants***

Comme l'indique la FEDIL, « il y a lieu de limiter le recours aux biocarburants de première génération à un seuil maximal de 5% afin de privilégier l'utilisation des biocarburants de deuxième génération qui sont à considérer comme plus durables. »<sup>23</sup> (\*p. 171) La Chambre de Commerce

<sup>23</sup> <https://www.fedil.lu/de/publications/developpement-durable-climat-et-protection-des-ressources/> (page 171)

salue l'initiative des auteurs du PNEC en ce sens. Ainsi, il reste à étudier une initiative « biocarburants » entre les partenaires Benelux et les grands raffineurs.

### **Concernant des aides financières pour les entreprises du secteur du transport**

Les aides et incitations financières permettant au secteur du transport, et en particulier de la logistique, d'atteindre efficacement les objectifs d'efficacité énergétique nationaux semblent encore trop peu nombreuses dans le PNEC.

Ainsi, la Chambre de Commerce propose par exemple que des incitations soient créées en vue de l'élaboration d'un bilan carbone des entreprises du transport. Cela leur permettra de connaître leur impact environnemental réel en termes d'émissions, en le cas échéant, déterminer des mesures appropriées pour les réduire.

### **La dimension « décarbonisation » du PNEC : augmentation de la part des sources d'énergies renouvelables**

Le Luxembourg se trouve actuellement engagé dans une transition énergétique d'un système de production centralisé basé sur les énergies fossiles vers un système davantage décentralisé et basé sur des énergies renouvelables. Cet objectif est d'autant plus important à atteindre que les énergies fossiles sont épuisables, contrairement aux énergies renouvelables. A l'horizon 2030, il est prévu d'atteindre au Luxembourg une part de 25% d'énergies renouvelables parmi l'énergie consommée localement, soit plus d'un doublement par rapport à la situation actuelle. Outre la montée en puissance de la production d'énergies renouvelables sur le sol national, cet objectif ne pourra être atteint qu'en réduisant parallèlement de manière considérable les consommations d'énergies nationales (en termes relatifs (par habitant ou par EUR de valeur ajoutée créée), voire en termes absolus), malgré le dynamisme démographique qui marque notre pays.

### **Concernant la justification de l'objectif en matière d'énergies renouvelables**

Le PNEC justifie l'objectif en matière de part d'énergies renouvelables (EnR) à atteindre de la manière suivante à la page 36 de la version française du document : « *Toutefois, en vertu de l'objectif de l'UE (augmentation de la part des EnR à 32% au niveau de l'UE d'ici 2030), une contribution nationale de 25% **semble raisonnable et appropriée.*** » La Chambre de Commerce aurait souhaité une démonstration et des explications plus étayées de ces propos. Elle ose espérer que l'objectif affiché dans le PNEC est robuste et dûment réfléchi.

## **Secteur du transport**

### **Concernant la technologie des véhicules pour la logistique**

La Chambre de Commerce souhaite également rendre attentif sur le fait que, bien que l'électrique semble à l'heure actuelle être une solution appropriée, efficace et réaliste pour la mobilité (i.e. électromobilité), une motorisation électrique demeure néanmoins inadaptée pour transporter des marchandises sur de longues distances.

Ainsi, dans le domaine de la logistique, l'hydrogène et le gaz naturel liquéfié (LNG), étant plus adaptés au transport de longue distance, s'imposeront sans doute face à l'électrique. La Chambre

de Commerce préconise donc de ne pas généraliser et imposer la technologie électrique dans le secteur du transport de façon unilatérale. Elle propose plutôt de développer avant tout un plan stratégique visant à mettre en place des stations d'approvisionnement en énergie alternative pour les camions (LNG, hydrogène).

## Secteur de l'énergie

### **Concernant l'approvisionnement en biomasse**

Le PNEC ambitionne de produire de l'énergie à partir de biomasse provenant exclusivement de la Grande Région. La Chambre de Commerce s'interroge sur le caractère « exclusif » qui pourrait devenir une limite. Elle préconise ainsi de **ne pas fermer la porte à la possibilité d'aller puiser plus loin que la Grande Région pour s'approvisionner en biomasse**. La Chambre de Commerce donne aussi à penser que toutes frontières extérieures de la Grande Région ne sont pas éloignées de façon équivalente et que certaines aires métropolitaines importantes se trouvent tout juste en dehors de ses frontières (par exemple la ville de Maastricht aux Pays-Bas, se trouve à 180 km de Luxembourg et ne fait pas partie de la Grande Région, contrairement à la ville de Troyes en France, qui se situe à 300 km de Luxembourg). Il aurait incombé aux auteurs du PNEC, si la « préférence régionale » est à privilégier, de définir un rayon kilométrique donné autour de Luxembourg au lieu de faire appel aux frontières géographiques de la Grande Région.

### **Concernant la production d'électricité hors producteurs traditionnels**

Les industries et autres entreprises ont au Luxembourg la possibilité de produire eux-mêmes de l'électricité provenant de sources d'énergies renouvelables (par exemple via des panneaux photovoltaïques ou encore des éoliennes). L'électricité produite doit ensuite être injectée dans le réseau d'électricité national, via un accord avec un fournisseur d'énergie « traditionnel » qui rachète l'électricité injectée aux producteurs. Cette électricité est rachetée au prix des tarifs d'injection. Pour les grandes installations d'une puissance électrique nominale supérieure à 500 kW respectivement pour l'énergie éolienne à 3 MW ou 3 unités de production, les producteurs peuvent également établir un contrat de prime de marché. Dans ce cas, le producteur d'énergie vend l'électricité injectée dans le réseau d'un gestionnaire de réseau et bénéficie d'une prime de marché en sus des recettes réalisées avec la vente de l'électricité.

Pour ce qui est de l'**autoconsommation**<sup>24</sup>, et notamment des **tarifs d'injection** et des **primes de marché**, la Chambre de Commerce préconise de manière générale d'assurer un *level playing field* créant des conditions équitables pour tous et évitant des distorsions de concurrence.

En effet, la création du modèle d'autoconsommation et de redistribution de l'électricité dans un réseau fait du consommateur résidentiel un fournisseur au sein de sa communauté qui n'est pas soumis aux mêmes règles et obligations que les autres fournisseurs « classiques » d'électricité.

<sup>24</sup> Selon le projet de loi n°7266 amendé modifiant la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité, il est défini :

**Autoconsommation individuelle** : « consommation par un autoconsommateur de l'électricité qu'il produit sur le même site ».

**Autoconsommation collective** : « consommation au sein d'une communauté énergétique de l'électricité produite à partir de sources d'énergies renouvelables et de celles issues de la cogénération à haut rendement par un ou plusieurs membres de la communauté énergétique sur un ou plusieurs de leurs sites ».

Ainsi, la Chambre de Commerce propose de repenser le modèle de financement des plateformes de gestion d'électricité de sorte à prendre en compte l'intervention des différents acteurs que sont l'autoconsommateur, le gestionnaire de la plateforme d'échange d'électricité, et le producteur traditionnel d'électricité.

Par ailleurs, le PNEC prévoit de maintenir les tarifs d'injection et les primes de marché pour l'électricité produite à partir de l'éolien, mais prévoit cependant de revoir à la hausse les tarifs d'injection pour celle produite via le photovoltaïque.

De manière générale, la Chambre de Commerce souhaiterait que les différents acteurs et intervenants dans la mise en place et le développement d'installations de production d'électricité sur la base de sources d'énergies renouvelables soient informés, dans des délais raisonnables, de tout changement concernant les mécanismes de soutien et les tarifs applicables. En effet, permettre une certaine visibilité, prévisibilité et stabilité quant aux règles du jeu de ce marché est une condition *sine qua non* pour inciter les investisseurs potentiels à s'engager dans ces projets nouveaux.

**Dispositions pour les centrales ayant une puissance nominale entre 200 et 500kW** : Les auteurs du PNEC rappellent que le dispositif d'appels d'offres « *comporte désormais une catégorie spécifique pour les ombrières et autorise également les installations d'une puissance allant de 200 à 500 kW* ». La Chambre de Commerce salue le fait de permettre à toute personne morale de participer à des projets photovoltaïques subventionnés, y compris les PME ainsi que les entreprises privées à but non lucratif qui ont la capacité financière et le savoir-faire nécessaires.

Toutefois afin de permettre aux PME de contribuer à cet effort commun, la Chambre de Commerce s'interroge sur le bien-fondé pour les entreprises intéressées de devoir créer une société coopérative ou une société civile d'au moins sept personnes. La Chambre de Commerce se demande si cette condition ne freinera pas les initiatives de certaines PME favorables au développement du photovoltaïque, qui seraient découragées par des procédures administratives supplémentaires.

### ***Concernant l'établissement de cadastres solaire et thermique***

La Chambre de Commerce soutient l'établissement de cadastres solaire et thermique, ces derniers permettant *in fine* de mieux cibler les futures mesures et de revoir, le cas échéant, les politiques déjà mises en place. De manière générale, la Chambre de Commerce est en faveur de l'établissement d'états des lieux et de l'évaluation *ex post* des dispositifs en cours, pour déterminer les mesures optimales à implémenter et adapter celles en place si nécessaire.

### **La dimension « décarbonisation » du PNEC : économie circulaire et développement durable**

#### ***Concernant la gestion durable des écosystèmes forestiers***

Pour atteindre l'équilibre visé entre les fonctions écologiques, économiques et sociales de la forêt, la Chambre de Commerce recommande que les fonctions économiques et sociales forestières ne soient pas négligées au détriment de l'aspect écologique. Ceci en lien avec le développement durable qui suppose un équilibre pérenne entre ces trois piliers.

### **Concernant la création de quartiers durables**

La création de quartiers favorisant l'économie sociale et solidaire constitue une initiative prometteuse en ce que la transition vers une économie plus durable est concernée. La Chambre de Commerce encourage le développement de nouveaux quartiers en général, comme le prévoit le PNEC avec la création de nouveaux **Eco-Quartiers « made in Luxembourg »**. Les nouveaux régimes d'aides prévus pour favoriser la construction de tels quartiers sont également à saluer.

La Chambre de Commerce souhaite cependant rendre attentif au fait que les alternatives en termes de mobilité, notamment, doivent être pensées en amont de la conception de type de quartiers. Ainsi, il est nécessaire de veiller à l'existence des moyens de transports efficaces et réguliers au sein des éco-quartiers, notamment avant d'y interdire la circulation des voitures.

La Chambre de Commerce encourage également une densification résidentielle du bâti accrue et la création de logements modulaires, qui peuvent être facilement repensés au fil de l'évolution sociologique de ménages dans le temps.

### **Concernant la gestion des déchets**

Le PNEC prévoit une panoplie de mesures en faveur de la gestion écologique des déchets au sens large. Ainsi, il prévoit la publication d'un **nouveau règlement grand-ducal ayant pour but de remanier le cadre légal sur la gestion des déchets** et l'application d'un **taux de TVA super-réduit de 3% sur un certain nombre de réparations éligibles**. Ces mesures s'inscrivent pleinement dans l'exécution de l'étude stratégique « Troisième Révolution Industrielle » et définissent les grands axes de la politique luxembourgeoise permettant d'« *orienter la gestion des déchets vers une gestion des ressources* ».

La Chambre de Commerce rappelle aux auteurs du PNEC le rôle moteur des éco-organismes tels que Valorlux, Ecotrel ou Ecobatterien, dans les actions d'économie circulaire. Elle préconise de les impliquer dans les réflexions relatives à la gestion écologique des déchets. En effet, dans une économie circulaire, les produits en fin de vie peuvent être recyclés ou revalorisés de sorte à pouvoir être réinjectés dans le cycle de production sous forme de nouvelles matières premières, qu'on appelle aussi « matières premières secondaires ». La Fondation Ellen MacArthur désigne l'économie circulaire comme une économie « *où les choses sont faites pour être refaites* ». Comme l'utilisation des pratiques d'économies circulaires comporte de nombreux avantages économiques, environnementaux et stratégiques, la Commission européenne les encourage par la mise en place d'un cadre légal spécifique ainsi que par des mesures incitatives.

Pour la stratégie « Troisième Révolution Industrielle », l'économie circulaire constitue un des trois piliers transversaux majeurs à côté de « la smart economy » (économie circulaire intelligente) et du « modèle du prosommateur » (consommateur-acteur et collaboratif). Le Grand-Duché poursuit ainsi une approche du développement économique reposant sur la mise en place d'écosystèmes numériques s'inspirant des dynamiques des écosystèmes naturels, et vise à devenir une économie connectée, durable et inclusive, via l'établissement d'une relation symbiotique entre les flots circulaires de la nature et les activités économiques luxembourgeoises.

Par ailleurs, au vu des 68.000 tonnes de gaspillage alimentaire annuellement recensées au Luxembourg (soit environ 124 kg par personne et par an), alors que pas moins de 46% des déchets alimentaires (soit près de 57 kg par personne et par an) pourraient être évités, les

mesures telles que la **campagne « Antigaspi »** mentionnées dans le PNEC répondent à une transition nécessaire vers une économie économe en ressources naturelles.

### La dimension « efficacité énergétique » du PNEC : ambitieux en nombre de mesures

Le **mécanisme d'obligations en matière d'efficacité énergétique**, établi dans la directive 2012/27/UE du Parlement européen et du conseil du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique, modifiant les directives 2009/125/CE et 2010/30/UE et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE, assure que les distributeurs d'énergie et/ou les entreprises de vente d'énergie au détail, qui sont désignés comme parties obligées, participent aux objectifs en matière d'efficacité énergétique fixés par l'UE et les différents pays membres.

Ainsi, selon le PNEC, le Luxembourg prévoit de maintenir le mécanisme d'obligations en matière d'efficacité énergétique pour la période 2021-2030, et s'est fixé pour objectif d'économiser entre 1,2% et 1,5% d'énergie finale par an pour tous les secteurs, le but étant d'atteindre en 2030 entre un minimum de 40% et au mieux 44% d'efficacité énergétique par rapport à 2005.

Comme le précise l'article 4 du règlement grand-ducal du 7 août 2015 relatif au fonctionnement du mécanisme d'obligations en matière d'efficacité énergétique, « *[l]es parties obligées ont la liberté quant au choix des mesures d'efficacité énergétique utilisées en vue d'atteindre leurs objectifs d'économies d'énergie. Les mesures d'efficacité énergétique sont à réaliser aux conditions économiquement les plus avantageuses par les parties obligées qui conservent le choix quant au mode d'exécution.* » La Chambre de Commerce souhaite que ce principe soit pris en compte lors de l'élaboration des mesures prévues par le PNEC.

### Secteur du transport

#### **Concernant le programme Lean & Green**

Le programme Lean & Green, **répondant au mécanisme d'obligations en matière d'efficacité énergétique**, permet depuis 2009 d'optimiser le secteur de la logistique en diminuant son empreinte écologique. Il s'adresse aux entreprises souhaitant réduire leurs émissions de CO<sub>2</sub> et améliorer l'efficacité énergétique générée par leurs activités de transport et de logistique. Ces entreprises rédigent un plan d'action, qui identifie des mesures spécifiques et programmées permettant de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> produites par les activités de transport et/ou de logistique de 20% en 5 ans dans un premier temps, sur au moins 50% de leurs émissions.

La Chambre de Commerce soutient pleinement cette initiative, et salue sa poursuite.

#### **Concernant l'élargissement de l'obligation des audits énergétiques**

De plus, le PNEC envisageant d'étendre l'obligation d'effectuer des audits énergétiques pour les **procédés industriels moyens** et les **grands immeubles de bureau**, ainsi que pour les **entreprises très énergivores du secteur commercial**, la Chambre de Commerce s'interroge sur la difficulté que pourraient rencontrer certaines entreprises, hors PME, quant au financement de ces audits, pouvant coûter autour de 10.000 EUR.



Dans ce contexte, ainsi que pour inciter les petites et moyennes entreprises du secteur du transport à participer au programme, et investir dans des mesures d'efficacité énergétique, la Chambre de Commerce s'interroge sur l'éventuelle introduction d'aides financières à l'innovation, sachant qu'**actuellement, bon nombre d'aides existantes ne sont pas éligibles au secteur du transport**. Par conséquent, elle propose par exemple que les audits énergétiques pour les entreprises de transport puissent être remplacés par l'atteinte du niveau Lean & Green STAR. Ceci aurait également l'avantage de renforcer l'intérêt des entreprises pour le programme Lean & Green.

### **Concernant les économies d'énergie effectuées par le secteur du transport**

La Chambre de Commerce propose que les économies d'énergie générées par le secteur du transport de marchandise soient comptabilisées dans le cadre de mesures spécifiques des économies d'énergie.

En effet, actuellement, l'article 13 du Règlement grand-ducal du 7 août 2015 relatif au fonctionnement du mécanisme d'obligations en matière d'efficacité énergétique spécifie que « [...] ne peuvent pas être comptabilisées dans le cadre d'une mesure spécifique des économies d'énergie : a) générées dans le secteur des transports [...] ». Or, l'exclusion du secteur du transport limite fortement le développement de nouvelles mesures visant à l'efficacité énergétique. Le potentiel de ce secteur dans l'atteinte des objectifs nationaux ne doit pas être sous-estimé.

### **Secteur du bâtiment**

La Chambre de Commerce est convaincue que la rénovation et l'assainissement des bâtiments fonctionnels et d'habitation peuvent avoir un effet positif sur l'activité économique, notamment dans les secteurs de l'écoconstruction et des ecotechnologies.

### **Concernant les prêts climatiques**

En vue d'inciter les particuliers à investir dans la rénovation énergétique de leur logement, le PNEC annonce que seront revues et simplifiées les procédures de demande et conditions pour les **prêts à taux zéro**, de manière à ce que plus de propriétaires puissent bénéficier d'un prêt climatique à l'avenir.

La Chambre de Commerce salue cette initiative, d'autant plus qu'à ce jour, les conditions d'octroi sont assez restrictives (conditions de surface ; ne pas être propriétaire d'un deuxième logement ; condition d'habitation de 10 ans ; etc.). Or, des critères d'octroi trop stricts ou une restriction du cercle des personnes éligibles pourraient décourager les ménages qui voudraient entreprendre un assainissement de leur logement et ainsi réduire les investissements potentiels.

**Réduire le risque de pauvreté énergétique des ménages à faible revenu** : Bien qu'elle estime l'objectif de cette nouvelle aide respectable, la Chambre de Commerce est perplexe quant à la possibilité d'atteindre ce but avec cette seule aide du prêt à taux zéro, en particulier lorsque les taux d'intérêts sont faibles. Plus le taux du marché sera faible, moins l'effet incitatif sera important.

### **Concernant le système de certification LENOZ**

Le système de certification de durabilité des nouveaux logements et des logements rénovés (LENOZ) sera généralisé et certains de ses critères deviendront progressivement obligatoires. La Chambre de Commerce soutient cette méthode, qui ne se base plus seulement sur la consommation d'énergie des bâtiments pour en évaluer la performance, mais sur une approche plus globale reposant sur les trois piliers du développement durable que sont les dimensions environnementales, économique et sociale. Dans un souci d'application uniforme de la loi, elle regrette toutefois que les personnes qui établissent des certificats de durabilité ne se voient pas obligées de suivre la formation proposée.

Par ailleurs, la Chambre de Commerce souhaite mettre l'accent sur l'importance de considérer l'aspect local et/ou régional comme un critère important.

### **Concernant l'actuel et le futur régime d'aide PRIME House**

La Chambre de Commerce estime que ce régime d'aide constitue un levier important pour assurer une contribution substantielle du secteur du bâtiment aux objectifs climatiques ambitieux que le Luxembourg devra respecter à l'horizon 2030 en termes de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre, d'efficacité énergétique et de recours aux sources d'énergies renouvelables.

La Chambre de Commerce souhaite que le nouveau régime PRIME House prévu pour 2021 intègre des critères de sélectivité sociale pour son octroi, pour que les ménages les moins bien lotis puissent accéder plus facilement à ce régime.

De manière générale, la Chambre de Commerce aurait souhaité davantage de précisions sur l'éventuel **renchérissement du coût des constructions et du logement en général** suite aux nouvelles obligations en matière de normes énergétiques à respecter, et sur leur accompagnement social. Elle s'interroge ainsi sur le côté réaliste du niveau de standard (i.e. réhausse de la norme « nZEB » pour les nouveaux bâtiments résidentiels vers une classe A+ qui couvrirait 100% des besoins en énergie par des énergies renouvelables) que le PNEC souhaite imposer dans ce domaine.

### **Concernant les objectifs en matière de rénovation énergétique**

**Rénovation systématique de quartiers et des rues entières** : Les communes devraient dans ce contexte jouer un rôle de coordination, et ainsi réaliser des économies d'échelle. Cela permet de réduire les coûts engendrés par la rénovation énergétique dans son ensemble et permettra de contribuer efficacement à l'atteinte de objectifs de rénovation à long terme, et donc à celui de l'augmentation de l'efficacité énergétique dans le pays.

**Un taux de rénovation annuel de 3% est visé** : Cet objectif semble être très ambitieux. Ce taux est supérieur à celui des pays voisins, qui était de 1,7 % pour la France, et de 2,5% en moyenne en Belgique. La Chambre de Commerce se pose la question du réalisme de la trajectoire proposée par le PNEC, au vu aussi de la qualité des bâtisses en général sur le sol luxembourgeois, et propose de l'actualiser en prenant en compte l'état actuel de rénovation énergétiques effectuées dans le pays. Elle salue ainsi le projet annoncé dans le PNEC visant à **mettre à jour l'analyse des potentiels ou l'évaluation de la situation initiale** des bâtiments.



**Limites de la main-d'œuvre disponible** : Parallèlement, le Luxembourg devrait veiller à la faisabilité technique de ce taux de rénovation ambitieux, notamment en matière de main-d'œuvre disponible au niveau national. En effet, en 2019, une enquête menée par la Chambre des Métiers a mis en évidence le **manque de main-d'œuvre dans le secteur du bâtiment**, et le besoin de recruter plus de 9.400 artisans à très court terme pour pouvoir répondre aux besoins de construction et de rénovation.

**Une coordination efficace des rénovations énergétiques** : De manière générale, l'Etat devra veiller à une coordination des rénovations énergétiques (et des constructions de bâtiments à faible consommation) au niveau national. Les mesures (de normes de rénovation, d'aides financières, d'incitations à la rénovation, d'aides logistiques, etc.), décidées au niveau national, doivent ensuite être implémentées par les communes, qui devront veiller à l'application, homogène, de ces dernières.

### ***Concernant la création d'un groupe de travail interministériel***

La Chambre de Commerce est en faveur du suivi de l'implémentation et de l'application des mesures décidées au niveau national en matière de rénovation énergétique, ainsi que de l'implication des parties prenantes lors de l'élaboration de politiques et stratégies nationales. Elle préconise cependant de ne pas multiplier les structures existantes.

### ***Concernant les audits énergétiques et l'obligation de rénovation des PME***

Le PNEC envisage de rendre obligatoire les audits énergétiques pour les PME tout en prenant en compte leurs spécificités et en envisageant des simplifications par rapport aux audits énergétiques des entreprises et industries énergivores. Le PNEC prévoit d'assortir ces audits d'une obligation de rénovation en prenant en considération des résultats des audits.

La Chambre de Commerce souhaite tout d'abord saluer l'allègement des conditions prévues pour les audits énergétiques par rapport aux entreprises très énergivores. Elle rappelle que ces audits énergétiques peuvent être très coûteux, de même que la rénovation qui devrait en suivre le cas échéant. Elle préconise ainsi de poursuivre les régimes d'aides et les mesures d'accompagnement déjà en place pour les PME pour effectuer ces audits, qui devraient cependant être accessibles à tous les secteurs.

### ***Concernant le Pacte logement 2.0***

Bien qu'en faveur d'un Pacte logement dans une logique de politique proactive en faveur de l'offre de logement, la Chambre de Commerce rappelle que l'évolution démographique est plus forte en milieu rural que dans de nombreux centres de développement. Cette caractéristique doit impérativement être considérée et prise en compte lors du remaniement du Pacte logement vers un Pacte logement 2.0.

En vue de mobiliser les terrains non bâtis, elle préconise de conférer un caractère obligatoire aux taxes communales sur la rétention de terrains, en y conditionnant l'attribution de la contribution financière versée par l'Etat aux communes dans le cadre du « Pacte logement 2.0 ».

La Chambre de Commerce souhaite que ce Pacte soit davantage mis en œuvre dans les communes.

## Secteur de l'industrie

### **Concernant le peu de mesures envisagées pour l'industrie dans le PNEC**

La Chambre de Commerce constate que très peu de mesures du PNEC sont applicables à l'industrie, ce qui offre à ce secteur un éventail de mesures très restreint pour réduire leurs consommations d'énergie.

Or, les entreprises font individuellement face à cette double transition à leur niveau. Alors que dans le cas de la plupart des « révolutions » ou des « transitions », les anciens produits/modèles disparaissent graduellement car de nouveaux plus performants et moins coûteux ont fait leur apparition, la transition écologique/énergétique « abrupte » est, pour certaines entreprises, « attendue immédiatement », voire « imposée par la contrainte » alors même qu'un procédé de production plus efficace n'existe pas encore forcément, n'est pas assez mature ou n'existe mais qu'à un coût prohibitif. De nombreuses entreprises, déjà sous pression, vont donc devoir trouver un moyen de se réinventer. Mais il convient de les soutenir et de les encourager. Les délocalisations et les arrêts de production locaux ne sont pas une solution aux défis climatiques communs. L'Europe, en général, et le Luxembourg en particulier, doivent veiller à ce que ces entreprises souhaitent le faire là où leur activité est basée actuellement, et non pas dans un pays où les normes environnementales seraient moins strictes. Il ne convient en outre nullement de stigmatiser certaines activités qui ont rendu service au pays pendant des années, voire des décennies, et qui soudainement sont « indésirables ».

Les quelques mesures présentées en matière d'efficacité énergétique pour l'industrie dans le PNEC sont principalement les suivantes :

- poursuivre et étendre l'**Accord Volontaire** en le déclinant pour les PME et en rendant obligatoire la mise en œuvre des mesures d'efficacité énergétiques soulevées par les audits,
- créer une **plateforme de transparence pour les audits** en rendant les audits également obligatoires pour les procédés industriels et les immeubles de bureaux,
- recourir à l'**instrument financier de « de-risking » pour l'efficacité énergétique** pour notamment mieux analyser et identifier les mesures d'efficacité énergétique,
- aider financièrement à l'investissement dans le domaine des écotecnologies et de l'innovation pour les entreprises.
- poursuivre les appels d'offres pour les grandes installations photovoltaïques

### **Concernant l'Accord Volontaire et son extension aux PME**

L'Accord Volontaire relatif à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans l'industrie luxembourgeoise a été initié par la FEDIL, le Gouvernement et MyEnergy. La Chambre de Commerce tient tout d'abord à saluer la volonté énoncée dans le PNEC de vouloir le poursuivre et l'étendre aux PME, en créant des objectifs différenciés pour les attirer.

**Le succès de l'Accord Volontaire** : La Chambre de Commerce souhaite également relever les efforts déjà réalisés en matière d'efficacité énergétique dans ce cadre. Cet accord touche environ 50 moyennes et grandes entreprises industrielles et tertiaires qui s'engagent à atteindre l'objectif commun qui consiste en l'amélioration moyenne de 1% par an de l'efficacité énergétique globale

de l'ensemble des participants. Les entreprises qui atteignent leur objectif peuvent ainsi bénéficier d'un allègement fiscal sur l'électricité et le gaz naturel.

Entre 1990 et 2010, l'Accord Volontaire a contribué à réduire de 20% la consommation d'énergie globale des entreprises participantes. Puis, entre 2010 à 2014 cette réduction s'est élevée à 8%, ce qui représente plus que l'objectif initialement fixé pour 2016.

**Un Accord Volontaire qui devrait être décliné en une version « pro-PME » et la création d'un instrument d'accompagnement intégré pour les PME** : La Chambre de Commerce s'interroge sur la compatibilité de l'Accord Volontaire dans sa mouture actuelle avec les PME. Afin de remplir les conditions de cet Accord, les entreprises doivent entreprendre des investissements conséquents, mais reçoivent des allègements importants sur les factures de gaz et d'électricité. Dès lors, ce sont surtout les entreprises très énergivores qui profitent de ce système. La Chambre de Commerce revendique ainsi une version simplifiée de l'Accord Volontaire spécialement dédiée aux PME, afin de les inclure de manière optimale. Elle salue ainsi la création d'un instrument d'accompagnement intégré pour les PME, permettant d'alléger les ressources à dédier au suivi de la procédure de l'Accord Volontaire. **De manière générale, elle est en faveur de toute mesure pro-PME qui viendrait soutenir notamment financièrement ces dernières.**

**Un nouvel instrument financier pour rendre obligatoire la mise en œuvre des résultats des audits à travers l'Accord Volontaire** : La Chambre de Commerce s'interroge dans quelle mesure cette contrainte supplémentaire prévue par le PNEC ne deviendra pas un frein pour les PME à s'engager dans un Accord Volontaire.

### ***Concernant la création d'un fonds de financement spécifique pour l'efficacité énergétique (« de-risking »)***

Le projet du PNEC prévoit, en collaboration avec la BEI, la création d'un instrument financier garanti à travers des projets « Énergies renouvelables », permettant aux investisseurs de réduire les risques liés à de tels projets climatiques. Citant les auteurs du PNEC, « *l'objectif est de permettre au secteur industriel et aux PME d'accéder à des contrats d'approvisionnement en électricité verte à meilleur prix* ». Les risques liés aux investissements climatiques seront notamment réduits « *grâce à une meilleure utilisation et à une analyse plus transparente des données relatives aux projets de construction et industriels existants* » et partiellement couverts par ces fonds.

La Chambre de Commerce tient à saluer la création de ce fonds, permettant notamment d'attirer davantage d'investisseurs privés et de les inciter à investir dans des mesures d'efficacité énergétique.

### **Les dimensions « Marché intérieur de l'énergie » et « Sécurité énergétique » du PNEC**

L'efficacité énergétique est considérée comme une priorité dans le Pacte vert pour l'Europe<sup>25</sup>, ce que la Chambre de Commerce salue. La Commission européenne applique en effet le principe

<sup>25</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions, COM (2019) 640 final, Le pacte vert pour l'Europe.

d'« energy efficiency first », visant à garantir un approvisionnement énergétique sûr, durable, compétitif et abordable dans l'UE.

La Chambre de Commerce salue la volonté de l'UE de vouloir intégrer les marchés énergétiques des différents pays membres, encore très fragmentés. L'interconnexion des divers marchés en place peut jouer un rôle déterminant pour favoriser la réduction des émissions mondiales de GES et pour minimiser le nombre d'entreprises exposées à la « fuite de carbone » vers d'autres pays de l'UE.

L'étude « Cost of non-Europe » 2019-2024 précise que « *des investissements en faveur d'une utilisation plus efficace de l'énergie stimuleraient le PIB de l'Union tout en contribuant à réduire la facture énergétique de l'Europe, à accroître la sécurité d'approvisionnement et à protéger l'environnement* ». Elle a ainsi mis en évidence que les gains potentiels sur une année, en milliards EUR, à l'issue d'une période de mise en œuvre de 10 ans de « *l'instauration d'un marché de l'énergie plus intégré avec une meilleure efficacité énergétique* » s'élevaient à 231 milliards EUR pour l'ensemble de l'UE.

Par ailleurs, la Chambre de Commerce revendique que les objectifs de part d'énergie renouvelable à atteindre soit uniquement définis au niveau européen et non par pays. En effet, tous les pays n'ont pas les mêmes topographies, ni les mêmes disponibilités de sources d'énergies renouvelables pour générer de la même manière de l'énergie « verte » au niveau national.

### **Concernant le besoin de coordinations internationales**

Aujourd'hui, le manque de coordination et la présence de barrières réglementaires continuent de limiter la concurrence. Dans ce contexte, la Chambre de Commerce salue la force de proposition du PNEC en ce qui concerne la coopération internationale, et notamment au sein de la Grande Région. Parmi les projets à saluer, nous pouvons citer :

- l'ouverture de l'accès des usagers du réseau luxembourgeois au marché d'équilibrage allemand et européen,
- la consolidation et l'extension des niveaux de haute et moyenne tension pour renforcer l'interconnexion,
- la participation au Forum Pentalatéral et au forum « gaz » du Forum Pentalatéral de l'Energie permettant de veiller à la cohérence entre les plans nationaux de prévention et d'urgence,
- le mécanisme de financement de l'Union en matière d'énergies renouvelables, prévu pour janvier 2021, ayant pour objectif d'améliorer les conditions d'investissement pour les énergies renouvelables dans l'ensemble de l'UE,
- la Plateforme de l'Union pour le développement des énergies renouvelables (URDP),
- le Oil Coordination Group.

### **Concernant la création d'une plateforme de données énergétiques**

La Chambre de Commerce salue la création d'une plateforme de données énergétiques, en ce qu'il amorce concrètement la mise en œuvre du premier pilier de la stratégie d'avenir durable pour le Luxembourg avec l'instauration de l'Internet de l'Energie. Ce dernier offre en effet une meilleure indépendance énergétique au Grand-Duché en faisant converger les technologies de

la communication et les énergies renouvelables pour instaurer des réseaux intelligents de distribution de données et d'énergie.

**Des risques à ne pas sous-estimer** : Il faut néanmoins prendre en compte le risque de « chaos technologique » dans l'implémentation concrète des réseaux. La Chambre de Commerce préconise ainsi de réfléchir à la mise en place de standards techniques pour pouvoir mettre les différents acteurs d'une communauté énergétique en réseau et pour pouvoir rattacher les différentes communautés et fournisseurs ensemble.

### La dimension « Recherche, innovation, compétitivité » du PNEC

**L'importance des partenariats de recherche** : La Chambre de Commerce est en faveur de la promotion des partenariats entre le monde de la recherche et de l'industrie. Elle salue ainsi les domaines de recherche mis en avant dans le PNEC, ainsi que le renforcement prévu des capacités existantes des instituts de recherche nationaux.

**L'importance d'adapter l'éducation** : Par ailleurs, elle plaide pour l'intégration des principes de la TIR dans l'éducation. Les jeunes seraient ainsi familiarisés dès leur plus jeune âge à une citoyenneté plus durable de sorte à ce qu'il y ait une prise de conscience et un changement d'attitude vers des comportements plus respectueux de l'environnement et pro technologies durables.

## Les absents du PNEC selon la Chambre de Commerce

### La future réforme fiscale

Il existe toute une panoplie d'instruments afin d'encourager certains modes de consommation ou de production, tout comme il existe un nombre important de moyens pour entraîner l'effet opposé, c'est-à-dire l'évitement, ou tout au moins la limitation ou le découragement, de certains comportements.

Selon la Chambre de Commerce, toute politique environnementale se doit d'être ciblée, tout comme elle doit faire appel aux bons outils afin de tendre vers le résultat voulu de la manière la plus efficace et efficiente qu'il soit.

Dans ce cadre, elle recommande notamment aux autorités publiques d'effectuer une radiographie de l'ensemble des subsides et aides financières qui existent en matière environnementale. Cet audit, qui devrait prendre la forme d'un inventaire exhaustif des aides afférentes, devrait permettre aux décideurs politiques de conclure si les aides financières en question remplissent leurs objectifs et si, le cas échéant, d'autres outils, tels que la réglementation ou le malus fiscal, ne seraient pas aptes à conduire à des résultats comparables en matière d'« éco-compatibilité », tout en faisant baisser le coût afférent à charge du budget de l'Etat.

Un certain nombre de mesures annoncées dans le PNEC feront partie, selon ce dernier, de la future réforme fiscale, comme :

- la hausse progressive de la taxe sur le mazout de chauffage,
- la prime de remplacement d'une chaudière alimentée en mazout,
- l'adaptation du traitement fiscal pour le télétravail des frontaliers,
- la taxe CO<sub>2</sub>.

La Chambre de Commerce commentera dès lors ces mesures dans le cadre global de la réforme fiscale, sans préjudice aux commentaires *supra* relatifs à différentes mesures fiscales.

### L'impact sur les finances publiques

Selon la Chambre de Commerce, l'impact sur les finances publiques ne peut pas se résumer à une baisse des revenus des accises. Elle regrette donc l'absence d'une fiche financière dûment détaillée, présentée en amont du PNEC, qui recenserait de la manière la plus exhaustive possible les mesures affectant le budget de l'Etat et, dans la mesure du possible, établirait une première estimation chiffrée, tant du côté des recettes que des dépenses.

Pour rappel, en juin 2019, la Commission européenne, dans ses recommandations par rapport au projet du PNEC luxembourgeois<sup>26</sup>, avait suggéré les points suivants, qui devraient être considérés par les auteurs du PNEC :

- « *Présenter des mesures détaillées pour réaliser l'objectif en matière de transport et la pénétration de l'électrification* »,

<sup>26</sup> Recommandation de la Commission du 18.6.2019 sur le projet de plan national intégré en matière d'énergie et de climat du Luxembourg couvrant la période 2021-2030 (C(2019) 4416 final)

- « Fournir une évaluation complète des besoins globaux d'investissement pour réaliser les objectifs, ainsi que des informations sur les ressources financières à mobiliser pour mettre en œuvre les politiques et mesures en cours et prévues »,
- « Inventorier toutes les subventions énergétiques, concernant en particulier les combustibles fossiles, et les actions et plans mis en œuvre pour les supprimer ».

## Des mesures en faveur des PME

De manière générale, la Chambre de Commerce note et regrette le manque de mesures spécifiquement dédiées aux PME, alors que celles-ci représentent près de 99% des entreprises du pays.

Dans ce contexte, la Chambre de Commerce revendique la création d'un véritable « Paquet PME », qui proposerait une version dédiée aux PME de mesures présentées dans le PNEC en lien avec des mesures permettant la réduction d'émission de GES, d'augmentation de l'efficacité énergétique et d'utilisation d'une plus grande part d'énergies renouvelables. Au vu de leur importance pour l'économie et des besoins de soutien et d'accompagnement (en matière de conseil et financier) de celles-ci pour participer activement à la lutte contre le changement climatique, un tel paquet contribuerait à l'inclusion de tous les acteurs de la société vers une économie verte et durable.

## Un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières ?

Dans son Pacte vert pour l'Europe, la Commission européenne indique qu'elle « *proposera un **mécanisme d'ajustement carbone aux frontières** pour certains secteurs afin de réduire le risque de fuite de carbone* ». Les importations en Europe pourraient être grevées d'une « taxe carbone » aux frontières de l'UE. Une consultation publique est en cours.

Si, selon la Chambre de Commerce, il importe de maintenir des protections fortes pour les secteurs les plus exposés au risque de la « fuite de carbone », en l'absence d'un prix uniforme du carbone, elle estime qu'un instrument comme une « taxe aux frontières » risque de ne pas être interprétée « localement » pour un produit donné, mais donner lieu à des rétorsions généralisées, avec une possible escalade. Selon la Chambre de Commerce, l'introduction de barrières additionnelles au commerce mondial n'est guère souhaitée et encore moins souhaitable, en raison de cette possible itération non contrôlée des barrières au commerce en réaction à ces mesures. Il en résulterait un durcissement néfaste des conditions dans lesquelles s'inscrit le commerce mondial. Elle appelle donc à la plus grande prudence lors de l'élaboration de telles propositions et rappelle qu'il est fondamental de mener les discussions portant sur l'introduction d'instruments de fiscalité verte dans le cadre approprié, c'est-à-dire international.