

01 20

04 | Zoom
CARGOLUX

12 | Interview
PETER HINSEN

16 | Focus
HIGH NOON BEIM „BAUSCHUTT“

24 | Actualités de la FEDIL
RECEPTION DU NOUVEL AN 2020



**TERRASSEMENT TRAVAUX DE VOIRIE TRAVAUX D'INFRASTRUCTURE
POUR ZONES INDUSTRIELLES ET LOTISSEMENTS BATTAGE DE
PALPLANCHES PAR VIBRO-FONÇAGE PIEUX FORÉS EN BÉTON ARMÉ
DÉMOLITIONS MÉTALLIQUES ET DU BÉTON ARMÉ TRAVAUX EN BÉTON
ARMÉ FOURNITURE DE BÉTONS PRÉPARÉS**



BAATZ

CONSTRUCTIONS
EXPLOITATION



ISO 9001
ISO 14001
ISO 45001

BAATZ Constructions Exploitation S.à r.l.

1, Breedewues L-1259 SENNINGERBERG

Tél : 42-92-62-1 Fax : 42-92-61

www.baatz.lu



Sommaire

03

Éditorial

04

Zoom

CARGOLUX - 50 ans d'excellence aérienne

12

Interview

Peter Hinssen - serial entrepreneur, advisor, keynote speaker and author

16

Focus

High Noon beim „Bauschutt“

24

Actualités de la FEDIL

Réception du nouvel an des entreprises 2020

Réunions régionales de la FEDIL

30

Carte blanche

Je suis actuellement absent du bureau. - par Marc Wagener

Notre économie a besoin de logistique, ayons le courage politique de nous engager ! - par Malik Zeniti

34

Opinion

Taxation CO₂ - De la pénalité à l'incitation - par Gaston Trauffler

Pour une politique climatique pragmatique - par Jean-Marc Zahlen

37

Chronique juridique

L'emploi d'un ressortissant d'un pays tiers à l'Union européenne (UE) - par Philippe Heck

38

Publications & positions de la FEDIL

Monday, 16 March 2020



Climate crisis: are we turning the corner?

A crucial shift for Luxembourg's economy

JE journée de
l'économie
L u x e m b o u r g

Registrations are open!

www.jecolux.lu

@JEcolux | #Jelux

Under the patronage of:



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



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

Conference organised by:

**CHAMBER
OF COMMERCE
LUXEMBOURG**



In collaboration with:



Media Partner:

PAPERJAM
Business zu Lëtzebuerg

The Normal One

Lorsque l'entraîneur de football allemand, Jürgen Klopp, a rejoint l'émblématique Liverpool FC en octobre 2015, la presse anglaise lui demandait comment il se comparait à l'entraîneur star de l'époque, José Mourinho qui en 2004 s'était présenté à la même presse anglaise comme étant « The Special One ». Confronté à cette question, Jürgen Klopp finit par répondre « I am the Normal One ». Devenu entretemps une marque déposée du club de Merseyside, le qualificatif « The Normal One » m'est récemment venu à l'esprit en observant des évolutions récentes du cadre réglementaire et fiscal dans lequel évolue l'économie luxembourgeoise.

Ce cadre a largement déterminé le succès de notre économie. Le secret bancaire, les aménagements au niveau de la base fiscale des sociétés, la fiscalité indirecte particulièrement attrayante, l'application du principe du pays d'origine sur plusieurs segments du Marché Unique ou encore les recettes fiscales et sociales sur les travailleurs frontaliers ont fait du Luxembourg « The Special One ». Mais depuis plusieurs années on constate que nos partenaires européens et internationaux resserrent l'étau sur une série d'éléments caractérisant ce modèle de croissance.

En attendant une base fiscale identique pour toutes les sociétés multinationales en Europe (ACCIS), les règles fiscales BEPS ou ATAD ont commencé par réduire significativement la marge de manœuvre nationale influençant la compétitivité fiscale du pays. Une série de leviers persistent, mais le gouvernement en place veut clairement renoncer à des retombées économiques résultant de pratiques fiscales considérées comme agressives. Les années à venir nous montreront si, en matière d'impôts sur les sociétés, un cadre fiscal de plus en plus normalisé arrive toujours à générer des rentrées fiscales hors normes.

Depuis le combat politique autour de la proposition de directive service dite Bolkestein et son adoption en 2006, le principe du pays d'origine souffre d'un manque de reconnaissance au sein du Marché Unique, fermant des niches potentielles pour notre pays. Les tergiversations autour de la taxation des géants du digital (taxe GAFA) donnent un avant-goût de projets de réforme visant à répartir des futurs revenus d'impôt conformément au principe du pays de destination. Cette logique s'annonce menaçante pour notre économie ouverte et nos finances publiques si elle était généralisée.

Mais attention, le principe du pays d'origine n'est pas complètement tombé aux oubliettes. Nos pays voisins le sortent du tiroir lorsqu'ils réclament une part de l'impôt sur

les personnes physiques que leurs ressortissants, travailleurs frontaliers, cèdent à l'État luxembourgeois. Le gouvernement luxembourgeois résistera-t-il à la pression exercée en Grande Région ? Est-ce que, conformément aux accords fiscaux bilatéraux, la pratique de plus en plus généralisée du télétravail ne lui fera pas perdre de toute façon une part du gâteau ?

Mon dernier cas de figure concerne les taxes indirectes. Avec les hausses d'accises effectuées et annoncées sur le diesel, notre gouvernement affiche son intention d'abandonner une politique vieille de plusieurs générations qui consiste à encaisser des recettes fiscales sur les camions en transit en les incitant à faire leur plein sur une de nos aires de service, elles aussi hors du commun. Les ambitions climatiques du pays et le refus politique de compenser en partie les ventes de carburants par des achats de quotas conduiront à une délocalisation de ces ventes et des recettes y afférentes. Les transporteurs luxembourgeois feront leur plein en Belgique ou en France. La balance des émissions, les volumes de ventes et l'activité sur les aires spécialisées ainsi que les recettes fiscales seront donc « normalisés ».

Ces quelques exemples illustrent à quel point les recettes du succès économique de notre pays peuvent être éphémères. Notre gouvernement devra se battre pour garder les unes ou être assez ingénieux pour arriver à compenser la perte des autres s'il veut garder l'actuel rythme de vie. Nos chances de succès dépendront de notre capacité de nous réinventer.

Jürgen Klopp, « The Normal One » a transformé une équipe en perte de vitesse en une équipe de champions. Il a construit un écosystème performant au sein du club en se basant sur les éléments positifs d'un grand héritage, mais il a surtout su créer une équipe en forme, soudée et motivée qui suit son chemin avec détermination.

Serait-ce un modèle pour le Luxembourg ?

RENÉ WINKIN

Directeur
rene.winkin@fedil.lu





zoom

CARGOLUX



STA 700

STA 600

STA 777

DL

DL

DL

DL

DL

DL

DL

7L

FL | EL

EL | DL

CARGOLUX

50 ans d'excellence aérienne

Voitures F1, hélicoptères, turbines, prototypes, motos GP, éléphants et autres mammifères, et même des bélugas – vous le nommez, Cargolux le transporte pour vous aux quatre coins du monde, et ceci depuis bientôt 50 ans. Voici le portrait d'une « success story » made in Luxembourg.

Lorsqu'à la fin des années 60, le ministre des Transports de l'époque, Marcel Mart, chercha à diversifier l'économie, personne n'aurait cru que quelque 50 ans plus tard, le Luxembourg accueillerait la plus grande compagnie aérienne tout-cargo d'Europe.

Cargolux est fondée le 4 mars 1970 par plusieurs partenaires : Luxair, Loftleidir Icelandic, le Salen Shipping Group et des investisseurs privés luxembourgeois. La flotte initiale est constituée d'un seul engin Canadair CL-44 et les premiers vols ont lieu en mai 1970. L'entreprise décide très rapidement d'investir dans de nouvelles machines et reçoit en octobre 1973 son premier avion-cargo à réaction, le modèle DC-8-61. Cargolux fait confiance à la nouvelle technologie et opère exclusivement une flotte à réaction depuis 1978. En 1979, on entre encore une nouvelle ère en réceptionnant un premier « Jumbo », un Boeing 747.

Sur les prochaines décennies, Cargolux est en expansion constante et possède aujourd'hui 30 machines et emploie plus de 2.000 personnes au niveau mondial.

Les principes généraux de la société restent cependant les mêmes depuis les années 1970 : ici, les clients ne sont ni des personnes privées, ni des sociétés, mais des entreprises de

transport, mandatées pour organiser le transport de marchandise à travers le monde pour leur clientèle, et faisant donc appel à Cargolux pour le réaliser. Cargolux applique deux sortes de business modèles; un modèle classique avec des contrats de longue durée, mais également des vols affrétés ("charter operation"). Dans ce contexte, la taille de Cargolux en fait une entreprise hautement réactive, sachant p.ex. s'adapter et réagir lorsque de nouvelles régions intéressantes se développent. Le réseau de Cargolux est ainsi adapté en permanence.

L'autre aspect très important pour Cargolux sont les collaborateurs, des experts dans leurs domaines, spécialement formés pour les besoins de l'entreprise. Richard Forson, président et CEO de Cargolux depuis 2012, ne cesse de répéter l'importance d'une équipe efficace : « Nos employés sont le principal caractère distinctif de Cargolux par rapport à la concurrence. » Une partie des mécaniciens est formée au Lycée Emile Metz à Dommeldange. Cette formation constitue une des filières exploitées pour le recrutement de mécaniciens agréés. Le service maintenance de Cargolux à Findel compte plus de 450 mécaniciens.

« Il reste même des mécaniciens qui ont suivi la première formation au Lycée Emile Metz, il y a quarante ans » se fé-

1970

Fondation de Cargolux Airlines International – 1 avion Canadair CL-44 en opération

1973

Cargolux reçoit son premier avion-cargo à réaction (DC-8-61)

1974

La division de maintenance de Loftleidir est intégrée à Cargolux, plus de 180 employés

1979

Cargolux reçoit son premier Jumbo (Boeing B747-200F)

1990

Cargolux fête ses 20 ans et s'offre 3 nouveaux avions Boeing 747-400

1995

Cargolux fête ses 25 ans ; la flotte de machines 747-400 est augmentée dans les prochaines années

2005

Cargolux et Boeing annoncent le développement d'une nouvelle version du 747, qui deviendra le 747-8



licite Moa Sigurdardottir, responsable de communication de Cargolux. L'apprentissage est reconnu dans tous les pays membres de EASA. Le personnel est en plus formé tout au long de sa carrière. Les pilotes profitent de deux simulateurs ultra-modernes installés au Luxembourg (pour les deux types d'avions actuellement utilisés, Boeing 747-400 et 747-8). Toute cette partie de formation peut donc se faire en interne, sans devoir faire appel à des simulateurs opérés à l'étranger. Au contraire, Cargolux est même en mesure de louer ses simulateurs à d'autres compagnies et de diversifier ainsi ses revenus.

2008

Cargolux reçoit un 16^e 747-400

2009

Ouverture du nouveau hangar Cargolux à Findel pour les services de maintenance

2009

Création de Cargolux Italia

2014

Cargolux développe une stratégie « dual-hub » avec le Luxembourg et Zhengzhou comme principaux hubs

2015

Cargolux opère 30 machines 747-400/8 et emploie plus de 2.000 personnes dans le monde

2020

Cargolux fête ses 50 ans d'existence et ouvre son nouveau siège à Findel



Les avions et l'avancée de leur technologie ont évidemment joué des rôles clé pour le développement de Cargolux. Elle est liée de près aux innovations du secteur aérien, et notamment de l'entreprise Boeing. Celle-ci deviendra un partenaire de confiance au fil du temps et l'unique fournisseur pour Cargolux. Cargolux a p.ex. joué un rôle clé dans le développement du 747-8. L'entreprise luxembourgeoise était également le premier opérateur à faire voler le -400F et le « launch customer » du 747-8F. Les priorités pour le développement du -8 étaient surtout liées à l'efficacité énergétique.

En 2020, le Luxembourg reste le principal hub de l'entreprise, où elle entretient les avions et emploie son personnel administratif ; Milan étant la « base » de Cargolux Italia. Depuis 2014, l'entreprise a également développé une stratégie de « dual-hub », en intégrant Zhengzhou en Chine comme second pilier du réseau. En Europe, Cargolux relie les principaux aéroports, dont Amsterdam, Vienne, Budapest, Saragossa, Prestwick et Stansted. L'entreprise opère également un vaste réseau de camionnage afin de relier un grand nombre d'autres aéroports européens.

L'entreprise a accéléré son développement au cours des dernières deux décennies, avec l'ouverture d'un hangar pour la maintenance en 2009, la construction d'un nouveau siège qui sera inauguré en 2020, et l'augmentation constante de sa flotte et de ses destinations. La moyenne d'âge des machines de Cargolux est de seulement 10 ans, la société peut donc être sereine sur ce point. Le monde de l'aviation étant en constante mutation, l'entreprise s'adapte à la demande du marché, y compris en termes d'avions opérés.

Que prépare l'avenir pour ce mastodonte de l'économie luxembourgeoise ? Cette année, Cargolux fête son demi-siècle d'existence et ouvrira son nouveau siège. Une épreuve attendra également les responsables luxembourgeois lorsque leur partenaire à Seattle arrêtera la construction du modèle 747. Cargolux évalue les options pour s'adapter à la demande du marché. Malgré l'arrêt de la production, les 747 continuent à opérer et restent des avions très fiables.



À PROPOS

2

simulateurs
de formation
opérés au
Luxembourg

10 ANS

d'âge
moyen pour
les avions

30

machines Boeing
ultra-modernes
747-400/8

134 T

de charge par
avion (747-8)

> 450

employés dans
la maintenance
au Luxembourg

> 600

pilotes
employés à
l'international

CARGOLUX.LU







ARTICLE
FRANK GENOT

Conseiller auprès de la FEDIL

PHOTOS
ANN SOPHIE LINDSTRÖM
CARGOLUX

PETER HINSSEN

Serial entrepreneur, advisor, keynote speaker and author

Mr Hinssen, as a serial entrepreneur and author, you have popularised the term of “radical innovation”. Can you tell us what radical innovation is all about?

In the last century, we have gotten pretty good at incremental innovation. We have constantly been trying to improve things, going for example from Six Sigma to quality control and even further. I think that, what we are facing and beginning to see now, is that change is occurring more rapidly and in a more elementary way than before. New technologies are appearing and become relevant much faster. Speed is an undeniable characteristic here and to this must be added intensity. Markets are changing and being disrupted more profoundly than ever before. This combination of speed and intensity requires more agility and a better way of understanding what is coming at us. I believe, that many different sectors will be impacted in the next couple of years which will be even more instrumental than the digital revolution in the last ten years.

How should organizations, especially companies from industrial and manufacturing sectors, adapt to this ‘new’ kind of innovation in an ever-changing, digital environment?

First, it is essential to have a better radar screen of what is actually happening. We used to be very good at looking what goes on in our respective sectors, but this is probably not enough anymore. My father used to work in petrochemicals and was specialised in valves. As a kid, I always

wondered how you could spend an entire life focussing on one thing or, in this particular case, on turning one thing on and off again. Later, I have had the chance to speak at Valve World where the focus was also on turning something on an off, yet the possible threats and opportunities are coming from outside our sector. Technologies might appear which we will have to figure out what to do with. So, I think our sensors must broaden and our horizons expand. Second, we need to find a mechanism that allows us to turn everything we found while broadening our sensors into practical experiments. Recently, I have started to talk about the hourglass model. When looking at the shape of the hourglass, there is a top and a bottom part. The bottom part is what I like to call « scale and run »: you scale something really fast and then you run it in the most efficient way. Many companies are very good at this. Now, the top part is having that wide lens, that radar screen to understand and interpret information, then experiment and boil it down to what you want to scale. I would say that most companies don't have a well-developed top part of the hourglass and might need different skills, competencies and cultures to help with that. I believe it is essential that companies figure out that top part, which I call the sensor, as well as the experimental phase. The challenge is to find an alignment between that top and bottom part in this ever-changing world. The cycle of change is a mindset that needs to be incorporated into the culture of an organisation. Learning from failures might be difficult since we are used to a mentality of absolute certainty. This cultural mind shift poses a real challenge for the 21st century.

PETER HINSSEN



Interview



Technology is advancing rapidly, and businesses everywhere are being disrupted. Do you believe the agile methodology to be the answer to business transformation?

More than just a mechanism and a process, agility is a mental state of mind. I think it means we must constantly be alert and try and experiment. In my opinion, we need to start being comfortable with making decisions without necessarily having all the answers. Obviously, this will be tricky because it calls for a cultural shift. We come from generations of managers who would have had all the facts and then made the decisions. That does not seem to work well anymore, hence the necessity to find new ways: experiment, try out, get out of our comfort zone and learn from our mistakes. This particular aspect of agility, more than following the agile manifesto or implementing the lean start up methodology, is the real challenge. In a nutshell, the cultural dimension of agility is of paramount importance.

What solutions does your new book, called “The Phoenix and the Unicorn” present? Why does Europe have so little “Unicorn” companies, compared to the US and China, for example?

The premise of the book is that the last decade was that of the Unicorns. There has been much talk and we have read a great deal about them. Unicorns were not that familiar here in Europe, where we pretty much missed out on the last decade. We did not build our own Google or Facebook and I think one of the reasons for it is that Europe's fragmentation worked against us. To become a successful unicorn, a company needs to grow very quickly. Now, it is a lot easier to do so for instance in the US where you have 350 million potential users, than, let's say, in a fragmented language and cultural landscape such as Europe. In my opinion, opportunities for the next decade might not lie in completely new companies but rather in those who are able to reinvent themselves, which is precisely what the Phoenix is all about. Though it might be intense and difficult, the process of reinventing itself could make the company come out stronger than ever. When analysing the Phoenixes, certain characteristics stand out. First, a sense of urgency. European companies may not feel it

right now but if disruption becomes mainstream and goes beyond the digital realm over to food, health, agriculture and even energy, there is enormous potential for European companies to reinvent themselves. Second, the realisation that the company needs new skills and competencies and maybe even a new cultural dimension and openness. I think this will probably require a different type of leadership style namely one where you have the guts to take decisions without having all the ingredients. Of course, this shows a certain vulnerability. One of my favourite Phoenixes is Microsoft. 20 years ago, the company was in trouble but now is stronger than ever with a leadership that is not afraid to show that although they do not have all the answers, they are figuring it out together as a team. This new leadership style requires the cooperation of everyone involved in the company and the ecosystem to help in the process. I strongly believe this is the new type of leadership that we need in order to tackle these VUCA times.

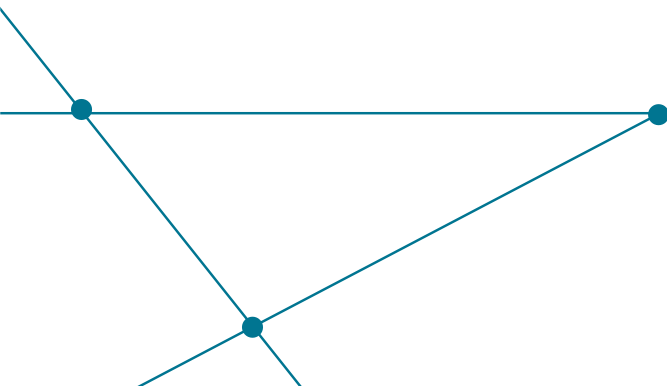
How do you explain the shortage of talents, observed across European countries? What is the solution to bring together the demands of modern companies with the qualifications of today's job seekers?

It is high noon and we need to step up the game. We are not getting enough people interested in the competencies and skills that are necessary for the future. This is very much a volume game. China is producing 4.7 million engineers a year, so we definitely have to do something in Europe if we want to try and match that scale. Especially when it comes to jobs in industry, I think we might not have presented them in the sexiest way. Even though it is important to talk about financial reward, I think we need to move beyond that and focus on the opportunity to be part of something bigger, something meaningful that can create an impact. Being an engineer myself I know the wonderful feeling of creating something or building something. So, I think the enormous joy and personal satisfaction you get from it is an important feature that we need to put into that narrative. With all the challenges we are facing, be it on the environmental, technical or geopolitical plane, there is a chance to create something that is going to have a lasting effect on people's lives and on society itself. If we can convince young people that this is worthwhile, I think we are moving in the right direction. Nevertheless, we will have to triple down on our efforts because right now, we are not reaching enough people nor are we convincing them. This is essential because without talent, it is impossible to win this war.

INTERVIEW

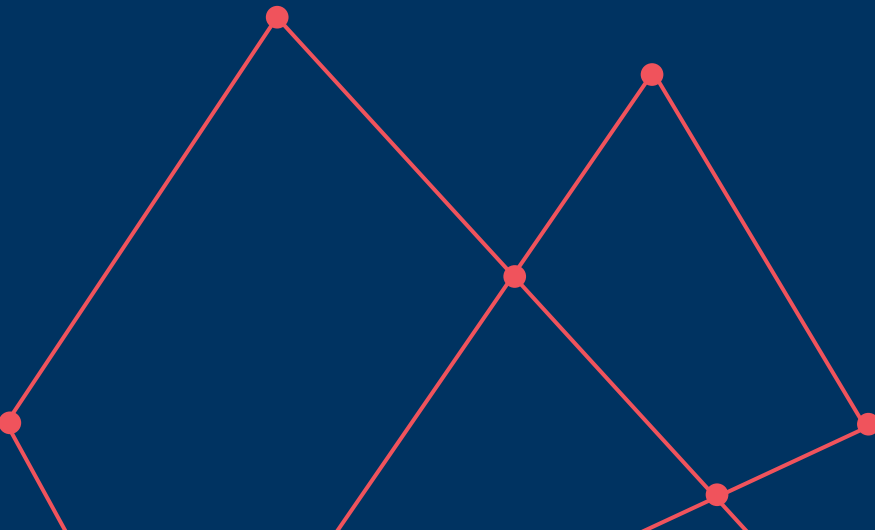
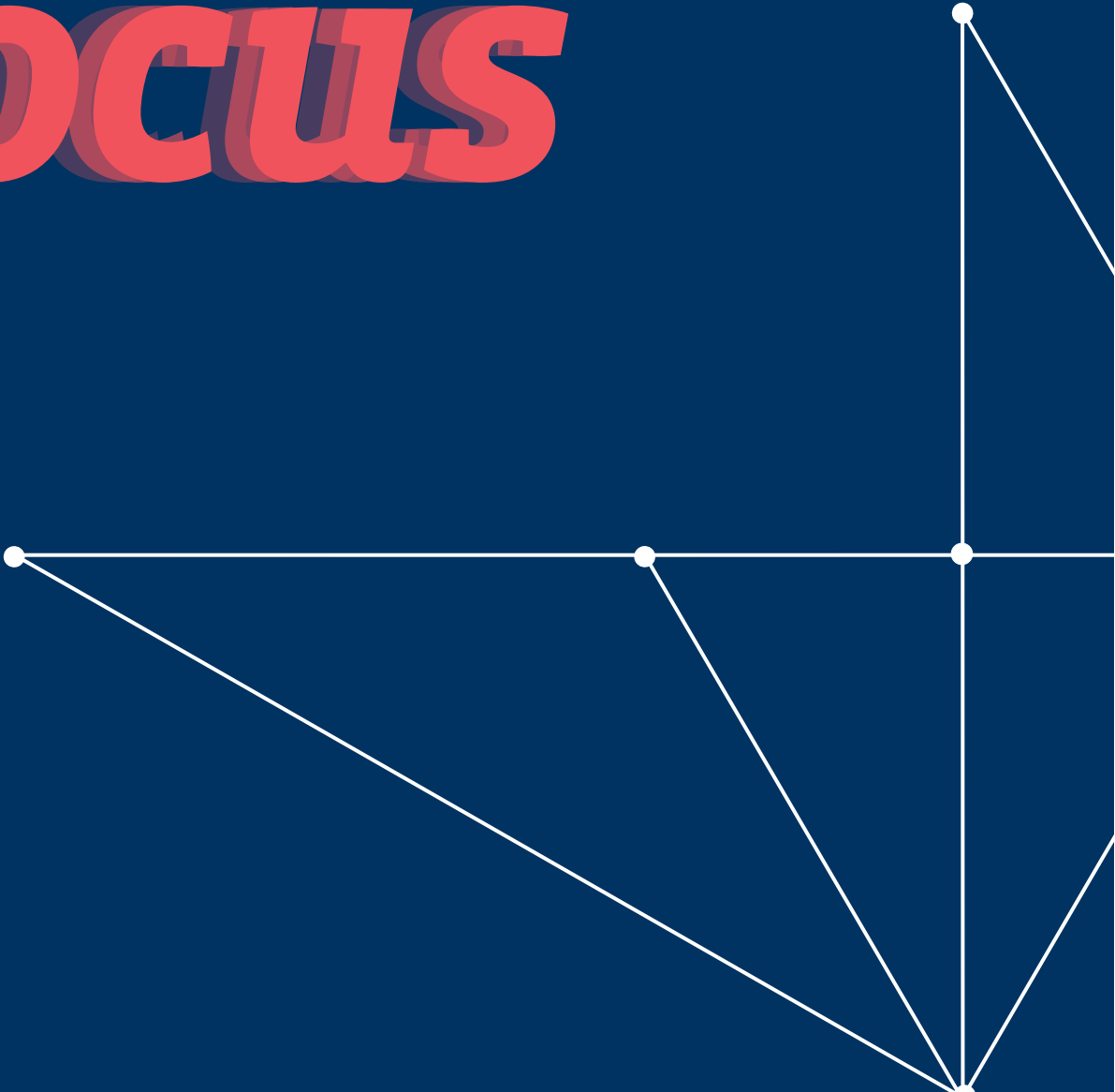
Sophie Macri,

Project Manager - Talents auprès de la FEDIL





focus



HIGH NOON BEIM „BAUSCHUTT“

Es ist ein **8 Millionen Tonnen** Thema, so viel „Bauschutt“ (Bodenaushub) fällt mindestens seit Jahren in „schöner“ Regelmäßigkeit an. Das sind mindestens 900.000 LKW-Fahrten pro Jahr, die in der aktuellen Situation fehlender Standorte und Entsorgungskapazitäten durch das Luxemburger Land pilgern oder über die Grenzen hinweg bei unseren Nachbarn abgeladen werden.

Somit sind mindestens **4.000 LKW-Fahrten** pro Tag in Luxemburg unterwegs für den Boden, den wir alle loswerden wollen oder müssen, für unsere Straßen, Häuser, Einkaufszentren und Tiefgaragen. Hintereinander gereiht entspricht dies einer LKW-Schlange von 20 km, jeden Tag, jede Woche, das ganze Jahr. **Nach 20 Jahren** müssen wir uns wieder dem **Thema „Bauschutt“** mit einem eindringlichen Artikel widmen.



Vorab – *es hat sich im Wesentlichen seither nichts getan*. Schon vor 20 Jahren hatten wir auf die ungelöste Problematik der unzureichenden Entsorgungskapazitäten hingewiesen. Aber auch auf fehlende politische Unterstützung, um die schon damals bekannten Mittel und Möglichkeiten zur Vermeidung und Verminderung des Anfalls von „Bauschutt“ tatsächlich umzusetzen.



Es wird Zeit, das Thema „Bauschutt“ nun endlich ernsthaft auch auf politischer Ebene anzugehen und gemeinsam dauerhafte und nachhaltige Lösungen umzusetzen.

Ein **Erkenntnisproblem besteht nicht**. Die Lösungen, wie auch die nötigen Aktionen und Akteure sind lange bekannt.



GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
MINISTÈRE
DE L'ENVIRONNEMENT



Stand und Perspektiven bei der Entsorgung von unbelasteten mineralischen Inertabfällen im Großherzogtum Luxemburg

erarbeitet im Auftrag des

Ministère de l'Environnement,

der

Administration de l'Environnement

und des

Groupement des Entrepreneurs du Bâtiment et des Travaux Publics

Im August 2003
von



Bereits im Jahr 2003 wurde durch das Umweltministerium eine umfassende Studie in Auftrag gegeben, die sowohl die Problematik als auch die Lösungen und die notwendigen Aktionen klar beschrieben hatte.

Im Jahr 2015 veröffentlichte das Umweltministerium eine Broschüre („Besser planen weniger baggern“), die sich mit Hinweisen und Empfehlungen dem Thema der Vermeidung und Verwertung von Bodenaushub widmete.



Die bisherigen Bemühungen waren jedoch nicht erfolgreich. Nicht zuletzt, weil die politische Unterstützung fehlte. Es ist jetzt an der Zeit mit Nachdruck zu handeln. Dies heißt aus unserer Sicht grundsätzlich, dass alle Beteiligten,

- der Staat in legislativer Funktion
- der Staat und die Gemeinden als größte Bauherren
- die planenden Architekten und Ingenieure bei der Erarbeitung und Umsetzung der Konzepte
- die Bauindustrie als ausführende Unternehmen und die privaten Bauherren in Ihrer persönlichen Verantwortung,

jeder in seinem Kompetenz- und Zuständigkeitsbereich, alles unternimmt um so kurzfristig wie möglich folgende Ziele umzusetzen:

- **Vermeidung** – durch vernünftige Planung und Anpassung der Vorgaben der Bauvorschriften (Stichworte: höher bauen, weniger Keller und weniger Tiefgaragen, ernsthafte Prüfung vor Erteilung der Baugenehmigung)
- **Wiederverwendung** – am Anfallort selber oder an anderer Stelle (Stichworte: Verpflichtung zur Bilanzierung, Massenausgleich vor Ort realisieren, ggf. Bodenverfestigung)
- **Verwertung** – im Zuge der Landschaftsmodellierung (Stichworte: Lärmschutzwälle, Plattformen in Industriezonen und Renaturierung und Sicherung von Industriebrachen)
- **Deponierung der verbleibenden Massen** – durch kontrollierte Ablagerung in einer ausreichenden Anzahl, dem Anfall in den jeweiligen Regionen angepassten Anzahl von Standorten mit langfristig geplanten Kapazitäten (Stichworte: regionale Lösungen, Verzicht auf kommunale Not-in-my-back-yard-Politik, Planungs- und Kostensicherheit)

Gegenwärtig ist lediglich **weniger als die Hälfte der Landesfläche mit ausreichenden Ablagerungskapazitäten versorgt**. Aus Umweltgesichtspunkten wäre ein Transportweg von insgesamt 30 km noch vertretbar. Die nachfolgende Grafik verdeutlicht dies eindrucksvoll.

In Teilen des Landes besteht also **bereits heute ein eklatanter Entsorgungsnotstand**, ohne dass man die verbleibenden, zum Teil geringen Restkapazitäten, der aktuellen Standorte schon in Betracht gezogen hätte.

Was dies für uns alle in Zeiten des Klimawandels und des quasi täglichen Verkehrsinfarktes in Luxemburg heißt, liegt auf der Hand.

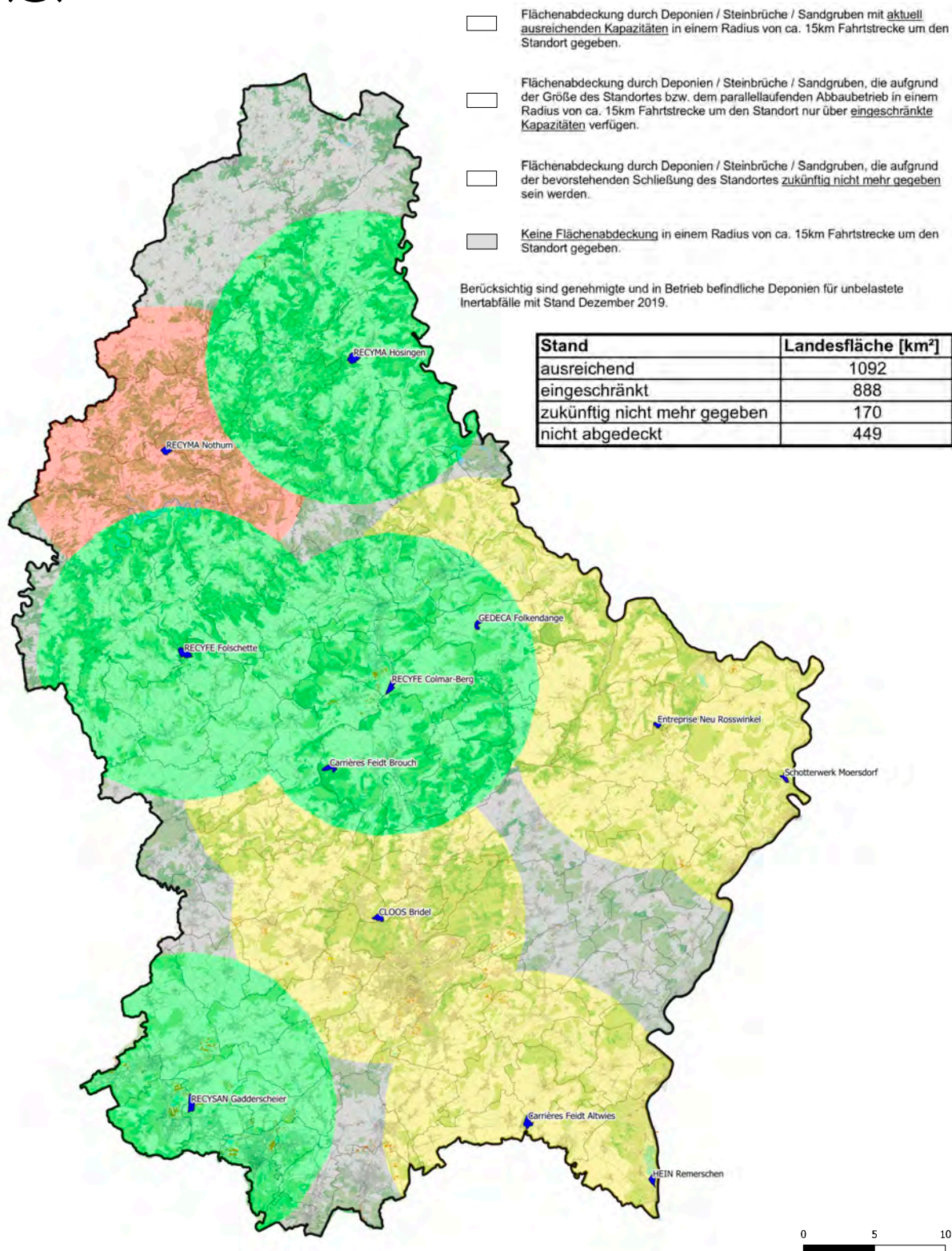
Millionen Tonnen Boden werden durch das Luxemburger Land gekarrt und dies

- über unnötig lange Strecken
- über ohnehin bereits überlastete Straßen
- mit zusätzlichem unnötigem Energieverbrauch und die damit verbundenen CO₂-Emissionen
- mit unnötigen Lärm- und Feinstaubbelastungen

und natürlich den unvermeidbaren Folgen hiervon, die uns alle als Bürger wie auch als am Arbeitsprozess Beteiligte betreffen.



Flächenabdeckung mit Inertabfalldeponien ("Bauschuttdeponien")



Die nachfolgende Berechnung belegt dies unwiderruflich und zeigt die Relevanz der Problematik aus Klimagesichtspunkten klar auf.

BEISPIELHAFTE ERMITTLUNG UMWELTRELEVANTER AUSWIRKUNGEN DES ZUSÄTZLICHEN LKW-VERKEHRS DURCH EINE UNZUREICHENDE FLÄCHENABDECKUNG MIT DEPONIEREN FÜR UNBELASTETE INERTABFÄLLE

In Luxembourg werden pro Jahr ca. 8 Millionen Tonnen unbelastete Inertabfälle, hauptsächlich Bodenaushub, auf den "Bauschuttdeponien" abgelagert.

Das Netz der Bauschuttdeponien für Bodenaushub ist nicht flächendeckend ausgebaut und ungleichmäßig im Land verteilt. Der beiliegenden Karte ("Flächenabdeckung mit Inertabfalldeponien") ist zu entnehmen, dass zirka die Hälfte der Fläche des Landes nicht ortsnahe über ausreichende Deponiekapazitäten verfügt.

Das vorliegende Dokument betrachtet daher, beispielhaft an Hand der vermeidbaren CO₂ - Emissionen, die umweltrelevanten Auswirkungen des LKW-Verkehrs die durch diese Situation entstehen.

Der Transport von ca. der Hälfte der jährlich deponierten Massen, wird über Fahrstrecken von 70 km Hin- und Rückweg transportiert gegenüber 30 km, bei einem funktionierenden und flächendeckenden Netz von Deponiestandorten.

Als Schlussfolgerung bleibt festzuhalten:

Neben dem vermeidbaren Verkehr und der daraus unter anderem entstehenden Feinstaub- und Lärmbelastung werden auf Grund der fehlenden Standorte rund 8.100 Tonnen / Jahr CO₂ zusätzlich emittiert.

Das entspricht dem Heizenergiebedarf von rund 1.500 Einfamilienhäusern (Größenordnung der Stadt Diekirch mit ca. 6.700 Einwohnern).

Darüber hinaus stehen die LKWs häufig wegen Überlastung der bestehenden Deponien ca. 1 Stunde auf den Deponiestandorten im Stau bevor sie abladen können. Bei einem Verbrauch von 10 Liter / Stunde vor Ort im Stau ergibt das zusätzlich pro LKW 10 Liter pro Fahrt zur Deponie. Pro Jahr werden ca. 8 Millionen Tonnen deponiert. Wenn ca. jeder 4 LKW von dem Stau betroffen ist, was realistisch ist, ergibt dies pro Jahr bei rund 80.000 Fahrten einen zusätzlichen Verbrauch von ca. 800.000 Litern Diesel.

Dies entspricht weiteren ca. 2.100 Tonnen CO₂ / Jahr die emittiert werden.

FAHRSTRECKE (HIN-UND RÜCKWEG) ZU EINER DEPONIE: CA. 70 KM = AKTUELLE SITUATION FÜR CA. 50% DER ANFALLENDEN UNBELASTETEN INERTABFÄLLE (IM WESENTLICHEN BODEN) UND DARAUS ENTSTEHENDE CO₂-EMISSIONEN

BASISDATEN

Fahrstrecke	70 km
Dieserverbrauch pro 100 km	48 l
Jahrestransportmenge	3.500.000 to
Anzahl LKW	159.091
Zuladung LKW	22 to

ENERGIEVERBRAUCH

Dieserverbrauch pro Jahr	5.345.455 l/a
Energieverbrauch	51.316.364 kWh/a
Energieinhalt Diesel (= Heizöl)	9,6 kWh/Liter

ÄQUIVALENTE ANZAHL EINFAMILIENHÄUSER, DIE PRO JAHR BEHEIZT WERDEN KÖNNEN

(Annahme: Heizölverbrauch 2000 l/a)	2.673 EFH
-------------------------------------	-----------

CO₂-AUSSTOSS

CO ₂ -Ausstoß	14.165 to/a
CO ₂ -Emissionsfaktor Diesel	2,65 kg/Liter

VERGLEICH PHOTOVOLTAIK-ANLAGE

Jahresertrag PV-Anlage pro kWp in Lux.	900 kWh/kWp
Äquivalente Leistung PV-Anlage	57.018 kWp
Äquivalenter Flächenbedarf	570.182 m²

ÄQUIVALENTER FLÄCHENBEDARF

57 ha

ÄQUIVALENTE ANZAHL OFFIZIELLE FUSSBALLFELDER CA.

114

Flächenbedarf PV-Anlage (Satteldach)

10 m²/kWp

Zusammenfassend handelt es sich also mit über 10.000 Tonnen CO₂ vermeidbarer Emissionen, um eine durchaus relevante Größenordnung für Luxemburg. Die entstehenden Feinstaub- und Lärmbelastungen durch diese vermeidbaren Transporte sind mindestens ebenso gewichtig.

FAHRSTRECKE (HIN-UND RÜCKWEG) ZU EINER DEPONIE: CA. 30 KM = FUNKTIONIERENDES NETZ VON DEPONIE IM LAND UND DARAUS ENTSTEHENDE CO₂-EMISSIONEN

BASISDATEN

Fahrstrecke	30 km
Dieserverbrauch pro 100 km	48 l
Jahrestransportmenge	3.500.000 to
Anzahl LKW	159.091
Zuladung LKW	22 to

ENERGIEVERBRAUCH

Dieserverbrauch pro Jahr	2.290.909 l/a
Energieverbrauch	21.992.727 kWh/a
Energieinhalt Diesel (= Heizöl)	9,6 kWh/Liter

ÄQUIVALENTE ANZAHL EINFAMILIENHÄUSER, DIE PRO JAHR BEHEIZT WERDEN KÖNNEN

(Annahme: Heizölverbrauch 2000 l/a)	1.145 EFH
-------------------------------------	-----------

CO₂-AUSSTOSS

CO ₂ -Ausstoß	6.071 to/a
CO ₂ -Emissionsfaktor Diesel	2,65 kg/Liter

VERGLEICH PHOTOVOLTAIK-ANLAGE

Jahresertrag PV-Anlage pro kWp in Lux.	900 kWh/kWp
Äquivalente Leistung PV-Anlage	24.436 kWp
Äquivalenter Flächenbedarf	244.364 m ²

ÄQUIVALENTER FLÄCHENBEDARF

ÄQUIVALENTE ANZAHL OFFIZIELLE FUSSBALLFELDER CA.	24 ha
--	-------

Flächenbedarf PV-Anlage (Satteldach)	10 m ² /kWp
--------------------------------------	------------------------

UMWELTBELASTENDE, LÄRM UND STRASSENVERKEHR ERZEUGENDE DIFFERENZ ZWISCHEN BEIDEN FAHRSTRECKEN: CA. 40 KM UND DARAUS ENTSTEHENDE VERMEIDBARE CO₂-EMISSIONEN

BASISDATEN

Fahrstrecke	40 km
Dieserverbrauch pro 100 km	48 l
Jahrestransportmenge	3.500.000 to
Anzahl LKW	159.091
Zuladung LKW	22 to

ENERGIEVERBRAUCH

Dieserverbrauch pro Jahr	3.054.545 l/a
Energieverbrauch	29.323.636 kWh/a
Energieinhalt Diesel (= Heizöl)	9,6 kWh/Liter

ÄQUIVALENTE ANZAHL EINFAMILIENHÄUSER, DIE PRO JAHR BEHEIZT WERDEN KÖNNEN

(Annahme: Heizölverbrauch 2000 l/a)	1.527 EFH
-------------------------------------	-----------

CO₂-AUSSTOSS

CO ₂ -Ausstoß	8.095 to/a
CO ₂ -Emissionsfaktor Diesel	2,65 kg/Liter

VERGLEICH PHOTOVOLTAIK-ANLAGE

Jahresertrag PV-Anlage pro kWp in Lux.	900 kWh/kWp
Äquivalente Leistung PV-Anlage	32.582 kWp
Äquivalenter Flächenbedarf	325.818 m ²

ÄQUIVALENTER FLÄCHENBEDARF

ÄQUIVALENTE ANZAHL OFFIZIELLE FUSSBALLFELDER CA.	33 ha
--	-------

Flächenbedarf PV-Anlage (Satteldach)	10 m ² /kWp
--------------------------------------	------------------------



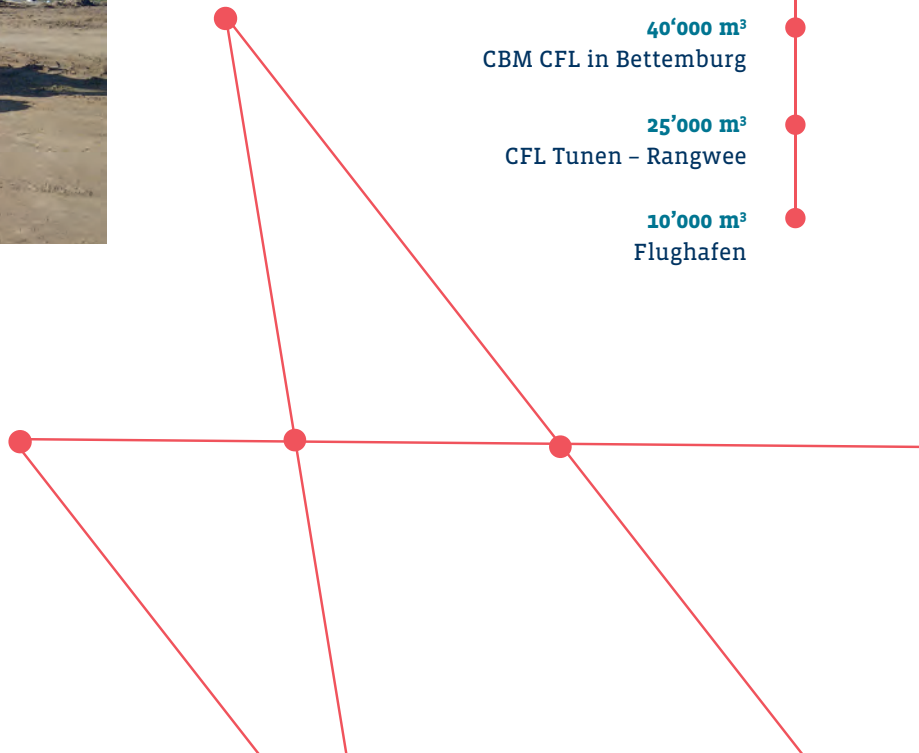
Jedem sollte klar sein, dass **dringender Handlungsbedarf** besteht, um diesen **klimapolitischen Irrsinn** des massenhaften, unnötig weiten Transports von sauberem Boden durch das ganze Land zu beenden. Hier kann und muss die Politik federführend zusammen mit allen handelnden Akteuren des Bausektors Rahmenbedingungen schaffen, die Natur und Mensch schonen und konkret zu einer Verminderung des Aufkommens und der Transportstrecken führen.

Die aktuelle Situation in 2020 stellt sich als höchst problematisch dar, da alleine für die angekündigten Großprojekte rund 1,7 Millionen m³ bzw. rund 2,5 Millionen Tonnen Bodenaushub zur Deponierung anfallen.



Es handelt sich um folgende Projekte:

400'000 m ³	●
Ausbau der Autobahn A3 Dudelange	
300'000 m ³	●
Centre hospitalier Émile-Mayrisch	
300'000 m ³	●
Eurohub Sud	
240'000 m ³	●
Cactus in Lallange	
240'000 m ³	●
Shopping Center in Wickrange	
150'000 m ³	●
Umgehungsstraße von Bascharage	
40'000 m ³	●
CBM CFL in Bettemburg	
25'000 m ³	●
CFL Tunen – Rangwee	
10'000 m ³	●
Flughafen	



Alleine durch die 4 größten Projekte werden im Jahr 2020 rund 200.000 Lkw-Fahrten zur Deponierung des Bodens notwendigerweise anfallen.

Durch die Großprojekte des Jahres 2020 wird sich diese Situation in den folgenden Jahren nicht ändern. Die zu deponierenden Mengen werden nicht abnehmen. Im Gegenteil:

Die in den **nächsten Jahren** vorgesehenen öffentlichen **Bauinvestitionen** in Infrastrukturen werden sich auf **Rekordniveau** bewegen. In Verbindung mit den öffentlichen Wohnungsbauprogrammen und dem privaten Wohnungsbau, wird sich die aktuelle Situation des Entsorgungsnotstandes eher noch deutlich verschärfen. Nachhaltige und dauerhafte **Lösungen die dieser Situation gerecht werden** könnten, im Hinblick auf Vermeidung oder Deponierung, **liegen bislang nicht auf dem Tisch.**

Gegenwärtig gibt es in Luxemburg 2 Deponiestandorte - Differdingen und Colmar-Berg- die die Hauptlast an Bodenmassen zur Deponierung des Landes aufnehmen. **Diese Standorte arbeiten permanent an der Belastungsgrenze.**

Unter diesen extrem schwierigen Bedingungen können dort aus ökologischen und ökonomischen Gründen unnötige Staus kaum noch vermieden werden, da unter anderem ein standsicherer Einbau der Bodenmassen in jedem Fall gewährleistet werden muss.

Von der Standortsuche, der Verfügung über notwendige Grundstücke, den notwendigen aufwendigen Planungs- und Genehmigungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung vergeht **bis zur Eröffnung einer neuen Deponie ein Zeitraum von mindestens 5 bis 8 Jahren.**

Wie der voran gegangene Grafik entnommen werden kann, werden **vor allem im Süden, im Westen und im Osten des**

Landes dringend langfristig sichere Entsorgungsmöglichkeiten benötigt. Bei einem Planungshorizont von 15 Jahren sind **Deponiekapazitäten von rund 100 Millionen Tonnen zu schaffen**, im günstigsten Fall verteilt auf 4 bis 5 Standorte. Diese Standorte sollten auch über den Planungshorizont von 15 Jahren hinaus Erweiterungsmöglichkeiten bieten. Und dies selbst wenn es gelingt deutlich mehr wie heute die Möglichkeiten zur Vermeidung und zur Verwertung zu nutzen.

Den Bedenken gegenüber Deponieprojekten kann hier die **positive Erfahrung der letzten 20 Jahre** gegenübergestellt werden. An keinem der betriebenen Standorte gab es Beschwerden in größerem Umfang, die anfänglichen **Bedenken** einiger Bürger der Standortgemeinden **gegen die Deponieprojekte haben sich nicht bestätigt.**

Eine Reihe von Deponiestandorten werden aktuell oder wurden bereits abgeschlossen, die natur- und umweltverträgliche Wiedereinbindung dieser Standorte in Ihre unterschiedlichen zukünftigen Nutzungsfunktionen, in Zusammenarbeit mit den Beteiligten Ministerien und Gemeinden, ist nachgewiesen.

Es ist nun an der Zeit zu handeln und mit allen Beteiligten die entsprechenden Schritte zügig und gemeinsam anzugehen.

Es ist ein 8 Millionen Tonnen Thema !

ARTIKEL

Rainer Klöppner, Eneco
Pol Faber, GEBTP
Jean-Marc Zahlen, FEDIL



Actualités de la FEDIL

RÉCEPTION DU NOUVEL AN DES ENTREPRISES 2020

22 janvier 2020

Le 22 janvier, la FEDIL a fêté sa traditionnelle Réception du Nouvel An des Entreprises en présence de quelque 950 personnes issues du monde économique, politique, institutionnel ainsi que des entreprises membres de la fédération.



Dans son premier discours lors de ce traditionnel rendez-vous de début d'année, la présidente de la FEDIL, Michèle Detaille, a adressé les chefs d'entreprise et le gouvernement afin de trouver des solutions aux grands défis futurs du Luxembourg et notamment au sujet des relations du travail et de la recherche de talents : « Nous poursuivrons et nous diversifierons nos initiatives pour séduire les talents de demain. » Elle a également souligné le rôle de l'industrie pour contrer les effets du changement climatique : « Expliquez à ceux que la protection de l'environnement passionne que l'industrie n'est pas le problème mais que l'industrie est une partie de la solution. »

RÉCEPTION DU NOUVEL AN DES ENTREPRISES 2020



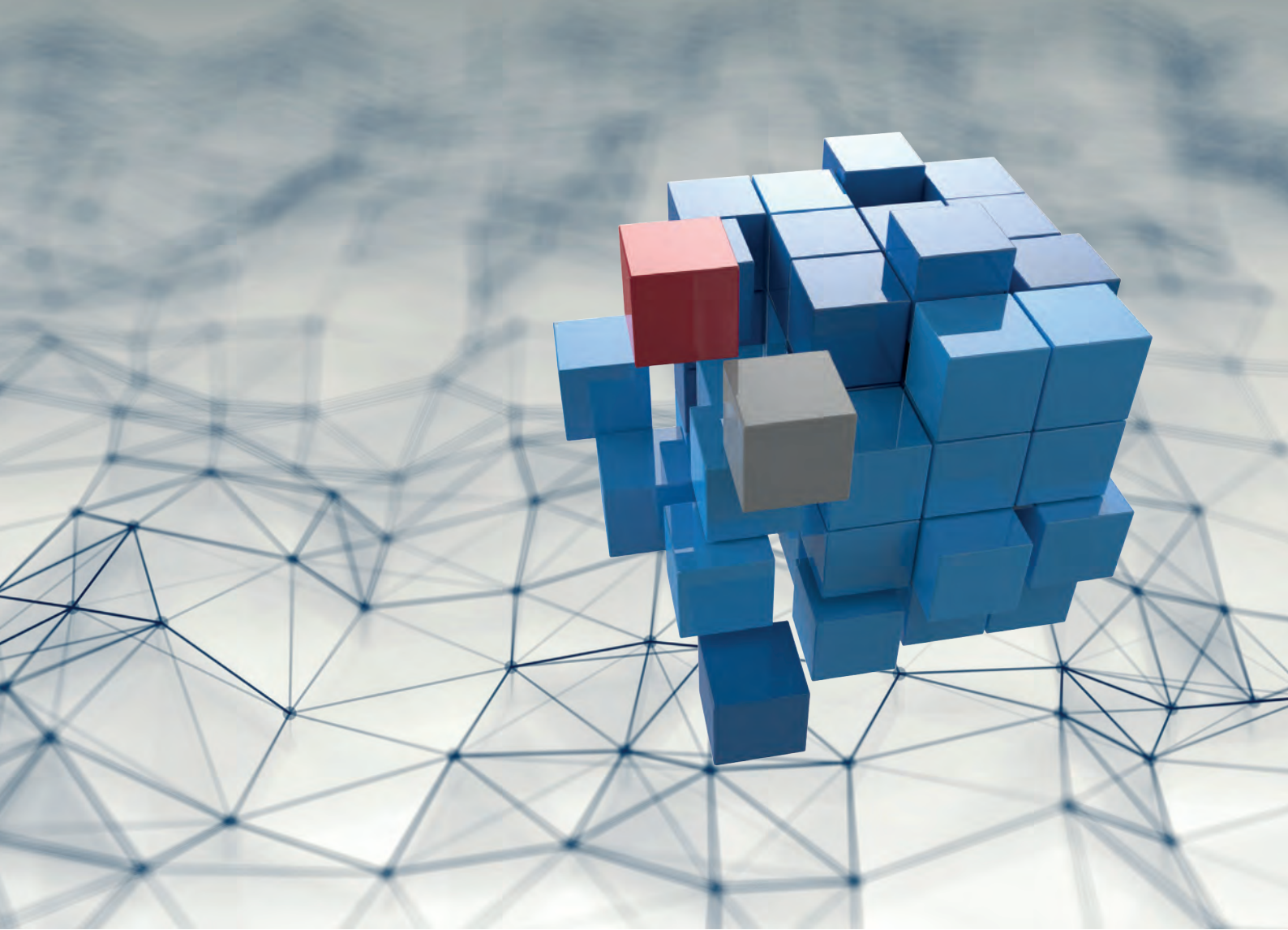
Après un message vidéo du Premier ministre Xavier Bettel, absent à cause d'obligations au Forum économique mondial de Davos, le ministre de l'Economie, Etienne Schneider, quittant ses fonctions de ministre début février 2020, a tenu son discours d'aurevoir devant le public industriel. Non sans émotions, il a dressé le bilan de son mandat en tant que ministre de l'Economie et a remercié la collaboration étroite et efficace avec la FEDIL et ses entreprises membres. Il a également préparé son successeur, Franz Fayot, également présent, aux priorités actuelles et à venir, dont la digitalisation, la transition énergétique et la croissance dite « qualitative » de l'économie nationale.

Le keynote speaker Peter Hinssen, entrepreneur belge, conseiller et auteur de plusieurs livres, a souligné l'importance de l'innovation radicale en tant qu'accélérateur de l'industrie. A travers des exemples concrets et une présentation pleine d'humour, il a approfondi les concepts présentés à travers de ses livres : l'innovation, la digitalisation, les startups, les « unicorns ». Il a également expliqué son nouveau concept d'entreprise innovante qu'il appelle « Phoenix », sachant s'adapter sans cesse à la digitalisation et à la pointe des technologies naissantes. Un speech inspirant et mémorable pour les invités.

La soirée s'est conclue par un cocktail dînatoire.







Paul Wurth InCub – Together we create industrial value

Paul Wurth InCub is devoted to empower innovators in the Industrial Technologies sector by providing Paul Wurth's international expertise and exploring new market opportunities together.

For any information about the selection process, please contact:
contact@indu.tech



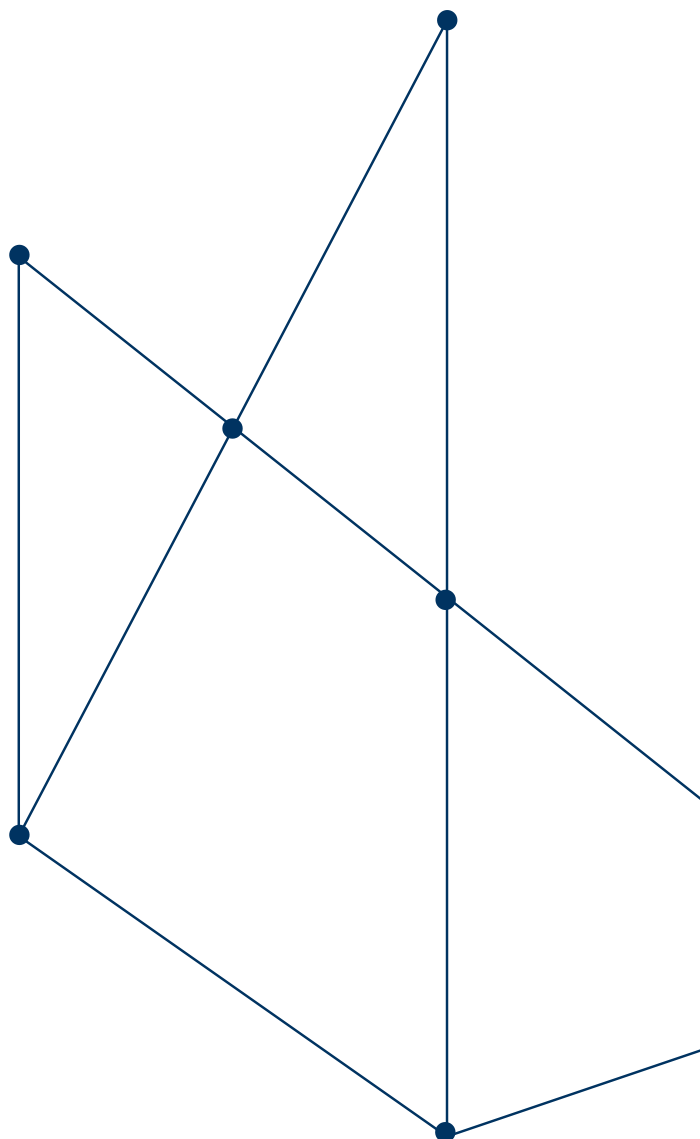
<http://indu.tech/>



RÉUNIONS RÉGIONALES DE LA FEDIL

Afin de se rapprocher de ses membres, la FEDIL organise, en collaboration avec Luxinnovation, trois réunions régionales au sud, nord et à l'est. La première, au sud, avait lieu le 7 février, le deuxième, au nord, le 24 février. L'offre de la FEDIL en général et les dossiers d'actualité y sont abordés et discutés avec les représentants de nos entreprises.

L'objectif consiste à améliorer les liens entre la FEDIL et ses membres, que ce soit sous forme d'implication dans les groupes de projet qui préparent nos positions et actions, ou en renforçant le recours aux services et initiatives offerts par votre fédération. Par ailleurs, il nous importe de prendre connaissance et de tenir compte de vos préoccupations et suggestions en relation avec les sujets prioritaires traités par la FEDIL.





Je suis actuellement absent du bureau.

700 millions d'euros - 696,4 millions pour être précis - tel n'est pas le coût de la réalisation du premier tronçon du tram - qui a été moindre - ni celui de la route du Nord - qui a coûté peu ou prou cette somme alors que son dérapage budgétaire a fait couler beaucoup d'encre. Il s'agit du coût direct de l'absentéisme pour cause de maladie. En une seule année, en 2018. Ce coût a progressé de 12,6% en un an, soit deux fois plus vite que la masse cotisable. Rapporté à la richesse produite sur notre sol en 2018, le PIB, cette perte directe représente 1,2 point de pourcentage.

La seule « douloureuse » présentée aux entreprises (continuation du salaire ou « Lohnfortzahlung » en bon germanisme luxembourgeois) a dépassé le demi-milliard en 2018 (535 millions), soit 77% du coût direct. Peut-être une explication forte quant au manque de rentabilité, à l'érosion des marges et à la stagnation de la productivité observée dans le secteur marchand ? En tout cas, côté productivité, les « années 10 » sont en passe de se muer en décennie perdue, avec une mince évolution cumulée de 2% entre 2010 et 2018 pour la productivité horaire du travail. Pas encore convaincu ? Et si je vous disais que 2% de la rémunération totale payée par nos entreprises correspond à des heures absentes ? Et encore un détail : les périodes relatives à la maternité et aux accidents de travail sont écartées des chiffres.

Autant dire qu'il s'agit d'un chiffre prodigieux... mais largement sous-estimé ! Car le coût direct - à savoir la continuation de la rémunération à charge des entreprises (13 premières semaines) ainsi que les indemnités versées par la CNS - est encore marginal par rapport au vrai coût économique : coût de productivité suite à la désorganisation des services, avec à la clé une surcharge de travail, des coûts psychologiques et des heures supplémentaires par ailleurs, ainsi qu'un possible recours à du personnel intérimaire, coûts commerciaux avec des commandes retardées voire non-honorées et j'en passe. L'absentéisme - défini de façon assez rébarbative comme étant le « rapport entre le nombre total de jours civils de maladie de tous les individus et le nombre total de jours civils correspondant à la somme des durées pendant lesquelles ils ont exercé une occupation » - est un vrai casse-tête et un phénomène trop banalisé.

L'inactivité plus « visible », à savoir le chômage indemnisé aura coûté 282 millions EUR en 2018 au Fonds pour l'emploi. En multipliant ce chiffre par 2,5, nous retrouvons le coût direct de l'absentéisme. La Fondation IDEA avait cité des études estimant que les coûts indirects des accidents de travail - ratios que nous pourrions appliquer à l'absen-

téisme - dépassent le coût direct par un facteur 2 à 4,5. Le coût économique et sociétal - coût directs liés aux absences, coûts commerciaux, coûts de gestion, coûts administratifs, etc. - de l'absentéisme a donc très bien pu atteindre entre 1,5 et 3 milliards EUR en 2018. En appliquant le taux de 77% à charge des entreprises observé en 2018, le coût pharamineux pour celles-ci aura très bien pu atteindre entre 1 et 2,4 milliards, ou bien entre 2 et 4% de la valeur ajoutée en 2018.

Le taux d'absentéisme a atteint 3,88 % en 2018. En 2018, les salariés ont été absents plus souvent (2,7 « épisodes » en 2018, avec de larges différences sectorielles : 3,4 épisodes pour le secteur « Administration publique, enseignement » - absences qui ont duré 6,1 jours en moyenne - contre 2,27 pour l'hébergement et la restauration - 12 jours en moyenne) mais moins longtemps (environ 8 jours en moyenne). Le taux est logiquement et positivement corrélé à l'âge (5% pour les 50 ans et plus contre 3% pour les moins de 30 ans) et celui des frontaliers (4,2%) dépasse celui des résidents (3,6%), ce qui s'explique sans doute par une surexposition des non-résidents dans les secteurs d'activités les plus concernés par l'absentéisme, comme les secteurs de la santé et action sociale (5,1%), l'industrie (4,5%) ou encore la construction (4,5%). Le secteur qui recense le moins d'absents est celui des technologies de l'information et de la communication (2,3%). 71% de tous les salariés de la branche « santé et action sociale » ont été absents pour maladie en 2018, contre 43% pour le secteur « activités de services administratifs et de soutien ». Des divergences qui donnent à penser et qui pourraient aider à prioriser les actions.

Sachant que le vieillissement progresse (l'âge médian du salarié résidant ayant augmenté de 4 années en 25 ans, et celui des frontaliers même de 8 ans) et au vu de la corrélation positive évoquée plus haut, autant dire que le phénomène ne s'estompera pas automatiquement ou naturellement.

Si bien évidemment nul ne conteste qu'un salarié malade l'est de bonne foi et doit d'abord se soigner, il semble néanmoins que la mesure du phénomène ne soit pas nécessairement appréhendée et son coût sociétal et économique largement sous-estimé. Qu'attendons-nous pour prendre la mesure du phénomène, dans le cadre d'une feuille de route ambitieuse ?

MARC WAGENER

COO, Chambre de Commerce Luxembourg



Notre économie a besoin de logistique, ayons le courage politique de nous engager !

On ne rêve pas de devenir logisticien comme on rêve de devenir enseignant au Luxembourg, mais on a fichtrement besoin des deux. Imaginez-vous un jour au Luxembourg - sans camions, sans camionnettes, sans commerce électronique, sans trains et sans avions ! D'aucuns s'imaginaient avoir trouvé la solution aux embouteillages et au réchauffement climatique. Après ces rêveries utopiques, revenez sur terre et vachez à vos occupations : faites vos courses, faites-vous dispenser des soins à l'hôpital ou faites construire un logement et vous comprendrez rapidement que faute de logistique, nombre de produits d'usage courant seraient appelés à disparaître. Il est indispensable de consolider dans l'opinion publique l'importance du transport et de la logistique dans une économie florissante, ouverte et diversifiée, comme celle du Luxembourg.

En 2006, la logistique est devenue l'un des piliers de la politique de diversification économique du gouvernement, en partie grâce à l'excellente position géographique du Luxembourg et de son aéroport. Etant un pays enclavé ou sans accès à la mer, la position centrale du Luxembourg au milieu d'un espace densément peuplé et fortement urbanisé de 111 millions de consommateurs - un corridor appelé la « banane bleue » qui s'étend approximativement de Londres à Milan - est parfaite. Elle permet l'implémentation de solutions efficaces de distribution européenne pour des produits à forte valeur ajoutée. Des entreprises implantées depuis longtemps au Luxembourg distribuent des produits qui viennent du Japon et des Etats-Unis, avec une montée en puissance de l'Asie et de la Chine, en particulier.

Des investissements conséquents ont été observés dans le domaine des infrastructures au cours de la dernière décennie. La transformation du site Bettembourg-Dudelange ultra connecté à l'Europe, lancée par l'ancien ministre de l'économie, Jeannot Krecké, a été poursuivie avec énergie et conviction par son successeur, le ministre Etienne Schneider et par le ministre des travaux publics, Francois Bausch.

La prochaine décennie sera celle de la transformation digitale et environnementale du secteur avec de nouveaux

emplois en matière d'analyse et de traitement des données au moyen de l'intelligence artificielle et des nouvelles technologies. Quelques entreprises se sont déjà positionnées pour profiter de l'infrastructure digitale, des compétences dans la sécurité des données et du programme d'investissement du Luxembourg dans une économie digitale. Ces entreprises ont besoin aujourd'hui d'un soutien politique.

Quelque 20.000 employés passionnés, exécutent jour après jour des métiers divers et le résultat de leur effort intellectuel est tangible. La digitalisation est au centre du développement et de l'avenir des nombreuses entreprises transitaires internationales, et permet de développer de nouveaux services et de s'adapter aux plateformes de demain. Créé après la crise en 2009 sous l'impulsion du ministère de l'Économie et de la Chambre de Commerce, le Cluster for Logistics Luxembourg asbl présidé aujourd'hui par Carlo Thelen, a pour mission de servir, représenter et promouvoir le secteur luxembourgeois de la logistique au côté de ses membres. Le Cluster s'implique dans un nombre croissant d'activités locales et européennes traitant des initiatives, réglementations et infrastructures de transport de fret, pour défendre les intérêts du hub logistique luxembourgeois. Il revient aux entreprises de prendre la relève et de s'engager massivement pour porter ce secteur, comme le font nos voisins. Du fait de la mondialisation des marchés et des processus de production, les solutions et services logistiques sont de plus en plus sophistiqués. Les politiques et les entreprises doivent renforcer leur collaboration et investir dans la transformation digitale et dans l'image du secteur auprès du public.

Le développement économique du pays passe par l'émergence et le développement de réseaux logistiques modernisés et de qualité !

MALIK ZENITI

Directeur, Cluster for Logistics Luxembourg (C4L)

Taxation CO₂ - De la pénalité à l'incitation

Dans le plan national énergie et climat, le gouvernement luxembourgeois a annoncé l'introduction d'une taxe sur le CO₂. Si les discussions actuelles portent principalement sur l'impact dans le secteur des transports et de la mobilité, elles détermineront également la manière dont l'industrie se développera à l'avenir. La taxe touchera les PME industrielles, et non les grandes multinationales à forte intensité énergétique. Ces dernières étant déjà soumises au système d'échange de quotas d'émission de l'UE.

Pour les PME concernées, les montants de la taxe perçue ne seront plus disponibles pour des investissements dans des projets de transition énergétique, de croissance ou de R&D. Les principaux émetteurs parmi la population de ces PME disposeront ainsi moins de fonds d'investissement alors qu'ils en auraient le plus besoin pour préparer la transition énergétique.

La taxe pénalise donc les entreprises opérant à partir du Luxembourg. Cette pénalité représente pour l'instant une incitation négative relativement faible s'il s'agit d'inciter un nombre important d'entreprises à réduire leur empreinte carbone. Elle est cependant trop importante pour l'ignorer. Une pénalité plus élevée, en revanche, risque d'inciter les entreprises à réduire ou à délocaliser leurs capacités de production ainsi que leurs futurs investissements.

La FEDIL estime qu'une incitation fiscale positive, plutôt que la taxe CO₂ faible, peut inciter un nombre plus important d'entreprises à réorienter leurs investissements en faveur de la neutralité en CO₂.

PROPOSITION POUR UNE TAXE CO₂ INCITANT À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Une taxe qui met un prix sur les émissions de CO₂ modifie le rapport de coût entre les processus de production à faible teneur en CO₂ et ceux à forte intensité de CO₂. Elle tend à orienter l'allocation des ressources vers des technologies de production alternatives plus efficaces en matière de CO₂.

Pour qu'un tel investissement de substitution se produise malgré une taxe CO₂ relativement faible, deux conditions préalables doivent être remplies simultanément : (1) une technologie alternative à faible émission de CO₂ et à prix compétitif doit être disponible sur le marché, et (2), l'investissement dans la technologie alternative doit permettre de réduire la charge fiscale tout en réduisant l'exposition future à la taxe.

Selon ces deux conditions préalables, une taxe CO₂ visant à encourager l'industrie à investir dans les technologies à faible intensité de CO₂ doit suivre les deux principes suivants :

- Permettre une déduction de la taxe CO₂ pour tous les investissements qui contribuent à atteindre les objectifs de réduction des émissions ;
- Exonérer conditionnellement les secteurs de la taxe qui ne disposent pas de technologie alternative à faible émission de CO₂ et économiquement viable.

Selon ces principes, tous les investissements dans des technologies alternatives à faibles émissions de CO₂ y inclut les investissements dans la R&D ou dans des business model à moindre intensité d'émissions pourraient être exemptés de la taxe.

La déduction fiscale autorisée peut être un rapport proportionnel au niveau de réduction des émissions atteint vis-à-vis à 2020 et par rapport à l'objectif global de réduction de l'industrie. Par exemple, si l'objectif global de réduction des émissions de l'industrie est de -40 % entre 2020 et 2030, et si l'investissement d'une entreprise permet d'atteindre une réduction des émissions de -32 % par rapport à 2020 : l'investissement pourrait être déduit à 80 % (=32 %/40%). La déduction peut être effectuée annuellement sur les montants dus de la taxe CO₂, à partir du moment où la réduction des émissions est démontrée et jusqu'à la fin de la période d'imposition en 2030. En outre, les entreprises devraient être autorisées à échanger les volumes de réduction des émissions sous forme de quotas d'émission de CO₂ avec d'autres entreprises au Luxembourg. Les entreprises qui ont des difficultés à atteindre leurs propres objectifs en matière de CO₂ pourraient ainsi acheter ces quotas.

La négociabilité de toutes les réductions d'émissions réalisées incite les entreprises à réduire davantage d'émissions que les objectifs de réduction globale de l'industrie. En même temps, elle favorise le concept d'une réduction du CO₂ efficace, sachant que l'investissement par volume de réduction des émissions est très certainement différent d'un secteur à l'autre.

GASTON TRAUFFLER

Responsable politique industrielle de la FEDIL

gaston.trauffler@fedil.lu



Pour une politique climatique pragmatique

Avec la finalisation du plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC), le gouvernement se donne une feuille de route pour sa politique climatique en vue d'atteindre des objectifs très ambitieux. La gouvernance de l'UE prévoit cependant encore une phase de consultation publique dans le processus de finalisation du plan qui se terminera fin mars.

Partant sur les récentes annonces du gouvernement concernant la hausse des accises et l'introduction d'une taxe CO₂ sur les carburants, on peut toutefois regretter un manque de pragmatisme dans la politique climatique au Luxembourg, dans la mesure où l'augmentation des taxes sur les carburants s'apparente à un élément central de la politique climatique, alors qu'elle n'aura aucun effet au niveau de la protection du climat. Sachant que ni la Belgique, ni la France, n'ont annoncé de hausses sur les taxes des carburants, et qu'ils pratiquent un système de remboursement des accises pour les transporteurs professionnels, cette mesure ne provoquera uniquement une délocalisation des ventes de diesel destinées aux transporteurs vers les pays avoisinants.

Depuis l'augmentation des accises du 1er mai 2019, les accises pour un transporteur de marchandises sont déjà moins élevées en Belgique qu'au Luxembourg. L'effet de cette décision du gouvernement a été considérable, et joue encore. Les chiffres témoignent d'une inversion importante de la trajectoire de ventes de diesel depuis le mois de mai 2019. Alors que les statistiques de janvier à avril 2019 témoignaient encore d'une progression des ventes de 7,5% (p.r. à 2018), les ventes de diesel ont baissé de 1,2% entre mai et décembre 2019 (p.r. à 2018). Pour le mois de janvier 2020, les ventes de diesel ont diminué de presque 9% par rapport à janvier 2019.

Bien que la délocalisation des émissions va alléger le bilan au Luxembourg, il importe de noter qu'il existe d'autres leviers pour atteindre les objectifs, qui peuvent s'avérer moins coûteux pour l'Etat et dont l'impact sur la protection du climat est largement supérieur (achat de certificats issus de projets européens de réduction des émissions, développement du transport public et de la mobilité durable, etc.).

Les récentes annonces du gouvernement sont donc inquiétantes pour le secteur pétrolier et signe d'un changement de paradigme de la politique luxembourgeoise. On peut avant tout regretter l'allure et la hauteur des annonces relatives aux augmentations des taxes sur les carburants qui vont avoir un impact significatif sur les volumes de ventes, sur l'emploi et les investissements dans le secteur, ou encore sur les recettes de l'Etat. Au vu des risques, le gouvernement devrait donc adopter une approche pragmatique et trouver un équilibre entre augmentations de taxes et mesures alternatives afin de s'approcher d'un optimum. Ceci permettra de limiter l'impact des ventes de carburants sur le bilan luxembourgeois à l'horizon 2030, tout en gardant un certain niveau de recettes permettant de financer la transition énergétique.

Dans l'ambition de l'UE pour devenir le premier continent neutre en carbone en 2050, il est clair que l'utilisation d'énergies fossiles devra diminuer à moyen et long terme. La direction est donc donnée, mais il ne sert à rien de mettre la charrue avant les bœufs. D'autant plus que le secteur pétrolier, au vu de ses infrastructures existantes, peut jouer un rôle important dans la transition énergétique (i.e. hydrogène, LNG, CNG,...). Alors, pour rebondir sur le tweet du ministre de l'Energie de décembre 2019 ("We are in great need of money for the energy transition and the fight against #climate change. Each euro going to #nuclear is reducing funding for the real climate solutions"): We are in great need of money for the energy transition and the fight against #climate change. Each euro delocalised by the fiscal policy on fuels is reducing funding for the real climate solutions. #Pragmatic

JEAN-MARC ZAHLEN

Conseiller énergie et environnement
jean-marc.zahlen@fedil.lu





Protégez vos données contre les cyber-attaques

cyber pro

Parce que les PME et les indépendants sont de plus en plus victimes de cyber-attaques, Foyer innove en créant cyber pro, une assurance et une assistance qui vous aide à anticiper ces dangers et vous accompagne en cas de problème.

Rendez-vous sur **cyberpro.foyer.lu** ou chez **votre agent Foyer**.



Einfach fir
lech do

Foyer.lu

L'emploi d'un ressortissant d'un pays tiers à l'Union européenne (UE)

Les ressortissants de pays tiers à l'UE ne peuvent être embauchés au Luxembourg que s'ils détiennent une autorisation de séjour en cours de validité ainsi qu'une autorisation de travail délivrée par le Ministère des Affaires étrangères et européennes, ceci en vue de favoriser l'emploi des citoyens de l'UE sur le marché du travail interne. Or, avec la pénurie de main-d'œuvre qualifiée connue non seulement au Luxembourg, mais également dans la Grande-Région, les employeurs sont davantage obligés de recruter des ressortissants de pays tiers à l'UE ce qui entraîne des obligations administratives supplémentaires. Même si la validité du contrat de travail n'est pas affectée par l'absence dans le chef du salarié d'un titre de séjour valable, ledit contrat de travail est illégal et son exécution étant notamment passible de sanctions pénales prévues tant à l'égard du salarié que de l'employeur. Une décision récente de la Cour d'appel a rappelé l'importance de l'obligation de l'employeur d'exiger, avant l'embauche du candidat choisi, que ce dernier dispose bien d'une autorisation de séjour valable telle que prévue par l'article L. 572-3. (1) du Code du travail.

En l'espèce, un salarié d'origine sénégalaise et disposant d'un titre de séjour italien ne lui permettant pas de séjourner au Luxembourg pour une durée supérieure à 3 mois, a été engagé depuis le 15 juin 2016 en qualité d'« employé polyvalent de restauration ». Il a été licencié avec effet immédiat le 5 juin 2018 suite à une injonction du 8 mai 2018 du Ministère des Affaires étrangères et européennes adressée à son employeur de mettre un terme au contrat de travail conclu.

L'employeur a reconnu avoir été au courant de la situation illégale du salarié, mais a soutenu que, face à l'injonction du ministère cité, il n'avait d'autre choix que de licencier le salarié. Le salarié a soutenu que l'employeur ne l'aurait pas averti de sa situation irrégulière et que son contrat de travail ne prévoyait pas non plus d'obligation à sa charge de faire des démarches administratives afin de travailler en toute légalité. Il a précisé que c'est lui qui a fait des démarches pour remédier à sa situation irrégulière. En effet, suite à un contrôle opéré par l'Inspection du travail et des mines (ITM) à l'automne 2017, la situation irrégulière d'un de ses collègues de travail aurait été découverte. Ainsi, il aurait commencé à s'interroger sur sa propre situation et aurait contacté le Ministère des Affaires étrangères et européennes afin de s'assurer que sa situation était effectivement régulière.

La cour d'appel a retenu que « L'employeur, étant en l'espèce en aveu d'avoir eu connaissance dès la conclusion du contrat de travail de A de la nationalité sénégalaise de A ainsi que de sa situation illégale au Grand-Duché de Luxembourg, a partant embauché ce dernier en violation des dispositions légales précitées. C'est partant à bon droit et pour les motifs retenus par le tribunal du travail que ce dernier a qualifié le licenciement avec effet immédiat de A d'abusif. ».

Cet arrêt présente un fort intérêt pour les employeurs ayant régulièrement recours à des ressortissants d'un État tiers à l'UE faute de main-d'œuvre qualifiée sur le marché du travail interne. Ainsi, au regard de l'issue de cette affaire et des indemnités allouées au salarié, il est indispensable pour l'employeur de remplir les formalités administratives préalables liées à l'embauche d'un ressortissant d'un État tiers même en cas d'urgence d'une mission à effectuer. Effectivement, le besoin immédiat d'une main-d'œuvre qualifiée qu'on vit actuellement ne dispense pas l'employeur de faire les vérifications et démarches administratives nécessaires. Les employeurs seraient ainsi bien avisés de commencer les démarches administratives préalables bien à l'avance de l'embauche (et surtout le plus tôt possible) afin d'éviter de devoir repousser inutilement la date de commencement du travail du candidat retenu. Il convient aussi de conseiller aux employeurs d'intégrer une clause suspensive au contrat de travail précisant que ce dernier ne prendra effet qu'à l'obtention du salarié des documents administratifs nécessaires à son séjour et son activité salariée.

PHILIPPE HECK

Conseiller auprès de la FEDIL
philippe.heck@fedil.lu



Publications de la FEDIL



*Transposition de directive
par voie d'accord
interprofessionnel*



*Vacances scolaires
2019-2022*



*Aftermovie: FEDIL's
Companies' New Year's
Reception 2020*

Positions de la FEDIL



*Discours de Michèle Detaille
#fedilnewyear 2020*



*Finance durable et
« taxonomie »*



*Paramètres sociaux
applicables à partir du 1^{er}
janvier 2020*



*La révision des priorités
nationales de la recherche
publique*



*Plateforme d'échange de
conventions collectives*



*Feedback Note about EU ETS
State Aid Guidelines Public
Consultation*



*Hausse du congé annuel
payé et jour férié légal
supplémentaire (9 mai)*



FORUM DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SANTÉ AU TRAVAIL 2020

14^e ÉDITION

L'événement incontournable en matière de sécurité et de santé au travail destiné aux dirigeants d'entreprise, aux responsables sécurité-santé en entreprise ainsi qu'à tous les acteurs engagés en la matière.

- Plateforme unique d'échange de bonnes pratiques
- Plus de 100 stands d'exposants
- Plus de 20 workshops thématiques (reconnus comme formation continue pour travailleurs désignés)
- Remise du prix national SST 2020
- Animations spécifiques



29.04.2020



LUXEXPO THE BOX



www.visionzero.lu/forum-sst

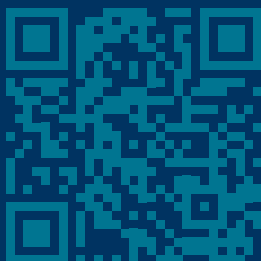
Organisateurs :



Partenaires :



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Santé
Direction de la santé



**TOUTES LES ACTUALITÉS
DE LA FEDIL ET DE L'INDUSTRIE
SUR www.fedil.lu/newsfeed**

écho des entreprises

FEDIL – The Voice of Luxembourg's Industry

7, rue Alcide de Gasperi
Luxembourg-Kirchberg
B.P. 1304
L-1013 Luxembourg
echo@fedil.lu

www.fedil-echo.lu

Service publicité :
bob.rume@ic.lu
(+352) 48 00 22 – 506

Éditeur :
FEDIL a.s.b.l.
The Voice of Luxembourg's Industry
R.C.S. Luxembourg F 6043
www.fedil.lu

Directeur : René Winkin

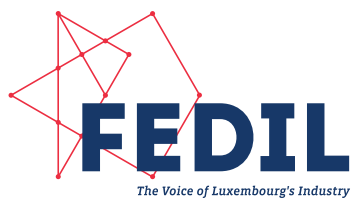
Conception : Clff
Rédaction : Frank Genot
Mise en page : K A I W A creative studio
Correction : Frank Genot

Impression : Imprimerie Centrale

Paraît 6 fois par an
Tirage : 2.100 exemplaires

© Copyright 2020 FEDIL

Tous droits réservés.
Des reproductions peuvent être
autorisées en ligne par www.lord.lu.



À LA RECHERCHE DE FUTURS TALENTS ?!

ALORS RENDEZ-VOUS SUR **WWW.HELLOFUTURE.LU**



HELLOFUTURE.LU

your job in industry

Vous travaillez dans l'industrie ?

Vous êtes à la recherche
d'un stagiaire hors du commun ?

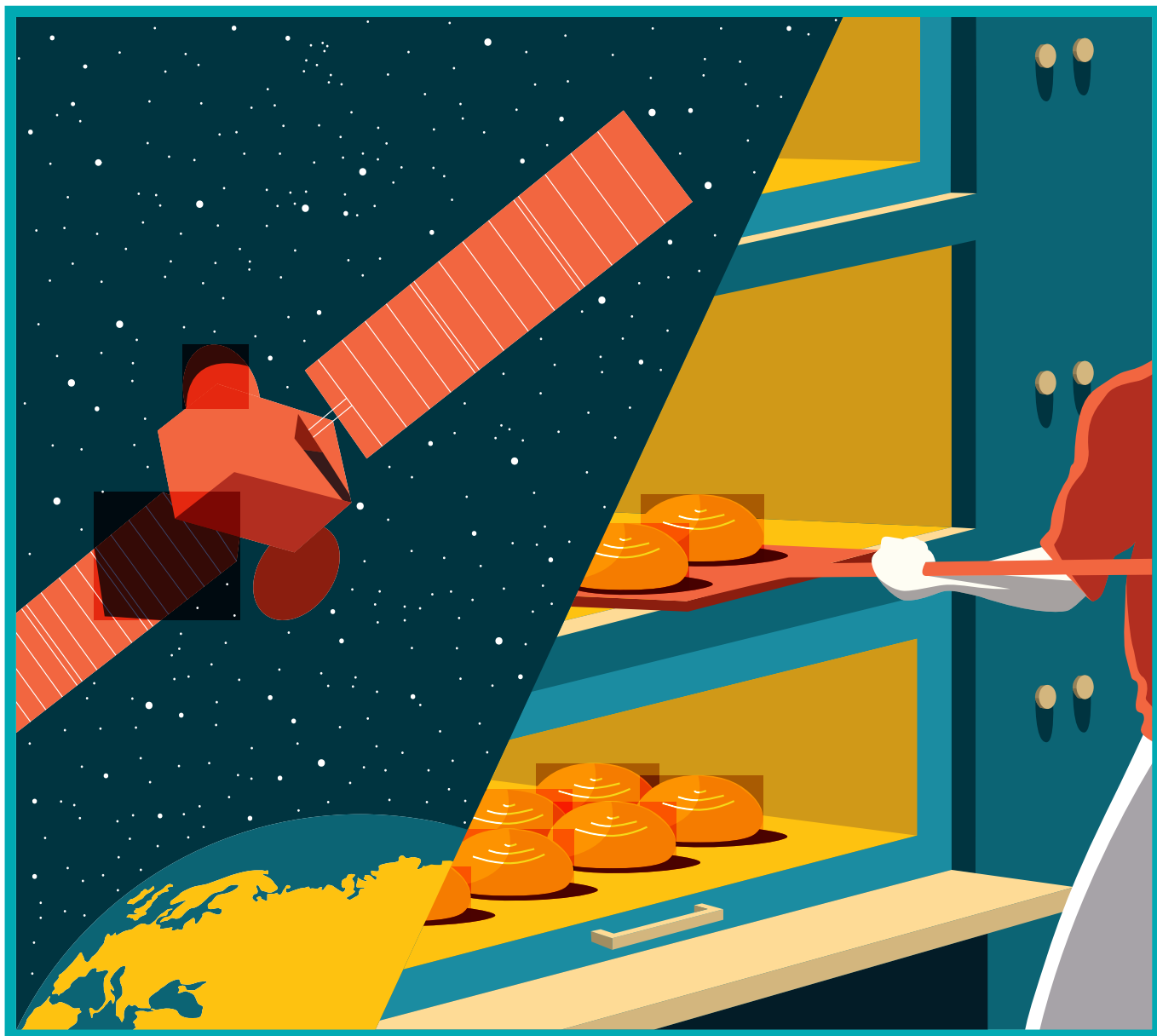
Publiez le profil de votre entreprise
sur HelloFuture.lu pour attirer les
meilleurs jeunes talents du pays !

LES PARTENAIRES DU PROJET



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG





**Soutenir ceux qui font l'économie,
de près comme de loin.**