

04 / **Zoom**
CFL MULTIMODAL

12 / **Interview**
PROF. DR. STEFAN
LECHTENBÖHMER

20 / **Focus**
EN ROUTE VERS LES OBJECTIFS
CLIMATIQUES 2030

40 / **Bold Innovation**
DIH ON TOUR

50 / **Carte Blanche**
PIERRE HURT

06

23



**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

BAATZ Constructions Exploitation S.à r.l.
1, Breedewues L-1259 SENNINGERBERG

www.baatz.lu



Sommaire

02

Éditorial

04

Zoom

CFL multimodal

12

Interview

Prof. Dr. Stefan Lechtenböhmer

20

Focus

En route vers les objectifs climatiques 2030 : Les défis du Luxembourg pour réduire les émissions du transport - par Jean-Marc Zahlen

32

Prix de l'Environnement - édition 2023

36

Actualités de la FEDIL

FEDIL Conference - One year to go: how to prepare for the NIS 2.0 Directive on Cybersecurity ? / Cercle des chefs du personnel / Jobday ADEM-FEDIL / BusinessEurope's Council Of Presidents gathers in Brussels Breakfast meeting with Enrico Letta: Shaping the future of the single market

40

Bold Innovation

DIH on Tour to the Smart Production Solutions (SPS) Fair and Siemens' digital factory - by Georges Santer

44

Opinion

L'attrait et la rétention des ... entreprises - par Marc Kieffer / Comment lutter contre la recrudescence de l'absentéisme et les coûts énormes qui en découlent ? - par Philippe Heck / Les équipementiers automobiles sont sous pression - par Georges Santer

50

Carte Blanche

L'accord de coalition : la volonté de simplifier et digitaliser toutes les procédures nécessite une action courageuse et cohérente avec les acteurs du terrain - par Pierre Hurt, Directeur de l'Ordre des Architectes et des Ingénieurs Conseils

53

Chronique juridique

L'employeur peut-il retirer le bénéfice de la voiture de fonction/service au salarié en incapacité de travail ? - par Ella Gredie

54

Caricature

55

Publications & positions de la FEDIL

« Lëtzebuerg fir d'Zukunft stäerken » les chantiers sont identifiés, l'action doit suivre !

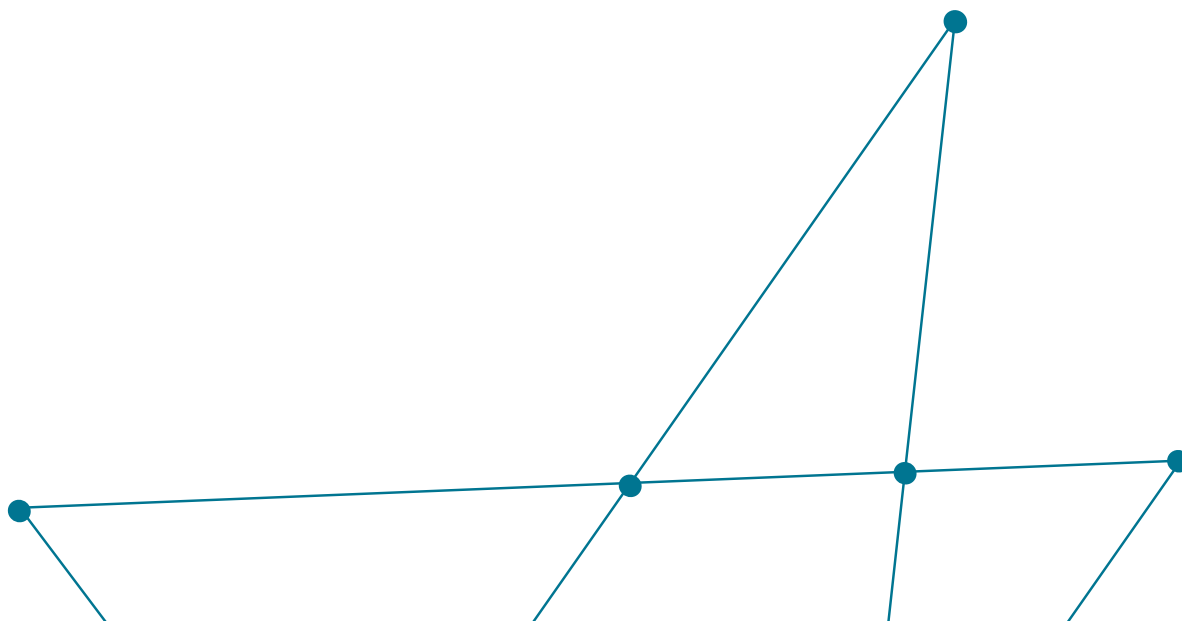
Le 22 novembre dernier, dans le cadre de sa déclaration gouvernementale devant la Chambre des députés, le nouveau Premier ministre Luc Frieden a présenté les principaux éléments de la future politique gouvernementale, arrêtée précédemment dans l'accord de coalition signé entre les partis coalitionnaires CSV et DP.

Dès lors, la FEDIL a entrepris d'analyser de près les points de l'accord de coalition touchant directement aux domaines d'action couverts par elle, à savoir l'orientation et les instruments de la politique de développement et de diversification économiques, les relations de travail, la recherche et l'innovation, le digital, l'environnement et la transition énergétique ou encore les relations économiques internationales avec la dimension européenne du Marché intérieur.

Il est vrai que les intentions gouvernementales ne sont pas encore clairement formulées sur toute une série de sujets. En annonçant des discussions, études ou analyses, les coalitionnaires nous laissent encore dans le flou quant aux orientations finales qu'ils prendront sur ces sujets. Mais ce qu'on peut déjà dire, c'est que les deux partis ont identifié les bons chantiers, des chantiers qui exigent des nouvelles actions ou des réorientations. Reste à espérer que les discussions, études et analyses mèneront aux bonnes conclusions qui permettront au pays de progresser et de prospérer moyennant un renforcement de son économie et des entreprises qui y créent la richesse.

Pour ce qui est de la politique de développement et de diversification économiques, on peut constater une confirmation des secteurs cibles à promouvoir. Du point de vue de l'industrie, on s'attend à une attitude moins ambiguë face à de nouveaux projets d'investissement. La trajectoire de la décarbonisation du tissu productif reste un grand défi. De manière générale, le nouveau gouvernement constatera que la transition vers une économie dite « net zero » ne sera pas une promenade de santé. Les fruits à portée de main étant plus ou moins cueillis, il s'agit maintenant d'allouer des moyens plus substantiels ou de responsabiliser davantage les acteurs économiques aux multiples chantiers et projets qui doivent nous rapprocher efficacement de nos objectifs climatiques et énergétiques.

En tenant compte des annonces faites durant la campagne électorale et des principales préoccupations d'une majorité d'entreprises, nous voyons deux chantiers sur lesquels la nouvelle coalition n'a pas droit à l'erreur. D'abord celui du logement, un vrai problème sociétal expliquant en partie notre problème de pénurie de main-d'œuvre et qui s'est entretemps transformé en une crise sectorielle pour les entreprises de construction et les activités connexes. Ensuite, celui de la simplification administrative visant la réduction de la charge administrative et une accélération des procédures. Notre productivité souffre d'une inflation de textes, de règles et de procédures qui étouffent nos entreprises. Le fléau est national et européen. Il s'agira de s'y attaquer sur les deux fronts.



En ce qui concerne les relations de travail, la FEDIL constate avec satisfaction que ce gouvernement n'a pas l'intention de tout imposer du haut vers le bas, mais qu'il a l'intention d'offrir aux partenaires sociaux et aux employeurs et employés individuels la possibilité de définir ensemble les modèles et solutions qui conviennent le mieux à leurs aspirations et à leurs besoins.

Finalement, le nouveau gouvernement s'inscrit dans la tradition de ses prédécesseurs en s'engageant fermement en faveur du Marché intérieur européen, un engagement qui exige beaucoup de persuasion et de persévérance sur le parquet bruxellois à un moment où l'on ressent un retour vers plus de nationalisme et de protectionnisme. En outre, il souligne l'intérêt de rester ouvert envers nos partenaires commerciaux internationaux, même dans un scénario, où l'Union européenne veut développer un certain degré d'autonomie stratégique et où elle veut promouvoir ses valeurs à travers les relations commerciales que nous entretenons avec ces partenaires.

La FEDIL rencontrera prochainement les nouveaux ministres en charge des portefeuilles qui lui sont proches pour creuser une série de sujets d'actualité ou des sujets qui seront d'une grande importance dans les années à venir. Elle veut écouter et commenter les intentions gouvernementales et confirmer son rôle d'interlocuteur et de partenaire privilégié du gouvernement dans ses domaines de compétences.

L'analyse détaillée de l'accord de coalition est disponible sur le site internet de la FEDIL.



RENÉ WINKIN
Directeur de la FEDIL
rene.winkin@fedil.lu





zoom

CFL MULTIMODAL





CFL MULTIMODAL

Assurer un transport durable des marchandises par le rail

Plus d'un usager de l'autoroute A13 est impressionné par le tableau multicolore composé de conteneurs, semi-remorques, wagons et grues à portique qui s'offre à lui, en passant à proximité de l'Eurohub-Sud de Bettembourg-Dudelange. Sur 100 hectares, le site multimodal héberge en effet le terminal combiné, la plateforme d'autoroute ferroviaire et la gare de triage adjacente ainsi qu'un centre routier sécurisé, des ateliers de réparation et des halls de stockage, le tout opéré par CFL multimodal.

Depuis la libéralisation du marché du fret ferroviaire dans l'Union européenne en 2006, CFL cargo, l'entreprise de fret ferroviaire de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, a étendu ses opérations de transport de marchandises par le rail au-delà du Grand-Duché pour offrir aujourd'hui un service de fret ferroviaire dans cinq pays européens, à savoir au Luxembourg, en France, en Allemagne, en Suède et en Belgique. Au sein de sa filiale CFL technics sont par ailleurs regroupées toutes les activités de maintenance et de réparation de wagons de fret ferroviaire, de locomotives diesel-hydrauliques et de locomotives électriques. D'aucuns ignorent que l'expertise des ateliers de CFL technics ne s'applique pas uniquement à la propre flotte, mais elle est reconnue par de nombreux clients à travers l'Europe, 2/3 du chiffre d'affaires de CFL technics étant généré par des clients non-luxembourgeois.

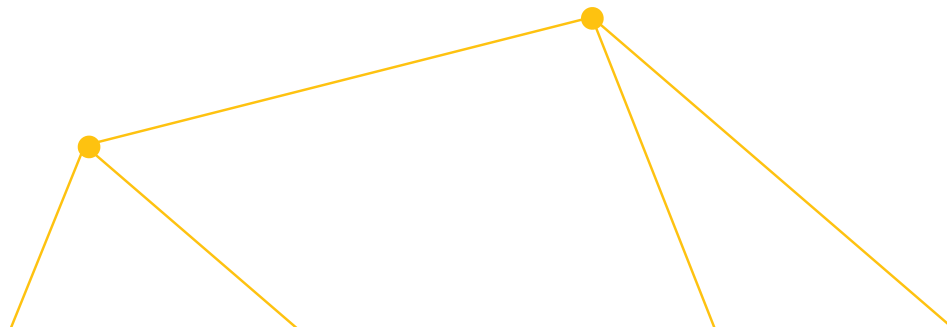
Depuis 2015, CFL cargo coopère étroitement avec sa société sœur CFL multimodal, qui regroupe toutes les fonctions transverses, pour offrir une large gamme de services sur l'entière de la chaîne logistique multimodale. Employant 1200 personnes, dont 900 au Luxembourg, les deux entreprises réalisent un chiffre d'affaires de 300 millions d'euros. Organisé par métiers dans les filiales CFL intermodal, CFL logistics, CFL port services, CFL site services et CFL terminals, CFL multimodal assure le transport de conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques préhensibles et non-préhensibles selon les besoins spécifiques du client, ainsi que des prestations logistiques d'affrètement, de

pré- et post-acheminement routier, d'entreposage et d'agence de douane. Avec une capacité annuelle maximale de 600.000 UTI (unité de transport intermodal), le Hub multimodal est équipé des technologies les plus modernes en termes de sécurité et de surveillance et dispose d'un centre routier sécurisé doté d'installations d'accueil pour les chauffeurs routiers pendant leur pause ou temps d'attente.

Au niveau local, les activités fret des CFL servent principalement l'industrie ; le sidérurgiste ArcelorMittal détient d'ailleurs 33% des parts dans CFL cargo. Matières premières, palplanches, poutrelles, bobines et tôles se livrent un chassé-croisé dans la gare de triage avant de rejoindre les usines au Luxembourg ou dans la Grande Région, respectivement le client final.

Au niveau européen, ce sont des transporteurs de renom qui font appel aux services intermodaux pour connecter les principaux ports et centres économiques européens. Sur son réseau de trains conventionnels et de trains combinés, CFL assure les connexions vers Lyon, Sète, Le Boulou, Barcelone, Paris, Anvers, Kiel, Rostock, Poznan ou encore Trieste. Plus de 210 trains de fret conventionnels internationaux et plus de 40 trains de combinés au départ de Luxembourg circulent par semaine, ce qui garantit une grande prévisibilité aux transporteurs, amenés à acheminer tous types de marchandises, à l'exception d'animaux, de certains types de médicaments ou de matières dangereuses.

Pour Barbara Chevalier, CEO de CFL multimodal, l'objectif est de développer, à terme, les axes internationaux en Europe, plusieurs projets pour desservir le sud de la Pologne et la Roumanie étant déjà à l'étude. En termes d'empreinte carbone, le train est bien sûr à privilégier à la route sur un trajet direct, reliant par exemple Poznan en Pologne à le Boulou à la frontière espagnole. Par rapport au transport par route, le train permet de réduire les émissions de CO₂ de près de 70%, les besoins en énergie sont six fois moindres, les coûts externes liés à la











pollution générale causée par le bruit, la congestion des routes et les risques d'accidents, peuvent être divisés par 11. Mais tout comme pour le transport des passagers, un important travail de sensibilisation est nécessaire pour convaincre les transporteurs de marchandises d'opter pour le rail. « Il faut un changement d'organisation, un changement générationnel pour modifier les habitudes. D'ici là, un cadre réglementaire européen contraignant en matière de transport et de réduction de CO₂ pourrait bien contribuer à changer les choses », souligne Barbara Chevalier.

Si les avantages écologiques du transport ferroviaire sont incontestables, les frais en relation avec le transport par rail restent élevés : au coût de l'infrastructure et au coût d'accès aux sillons pour pouvoir circuler s'ajoutent d'importants investissements pour garantir des standards de sécurité très élevés, que ce soit au niveau du matériel ou de la formation du personnel.

Gagner en sécurité, et parallèlement en efficacité, voilà aussi l'objectif principal de la stratégie de digitalisation de CFL multimodal. Une visite de la « tour de contrôle » sur le terminal intermodal nous permet de constater que les grutiers effectuent à distance toutes les opérations de manutention de conteneurs ou de semi-remorques sur les wagons. Moyennant des caméras et la retransmission numérique, le grutier saisit et déplace les conteneurs à l'aide d'un joystick à partir de son poste de travail muni de 6 écrans, qui lui permettent de visualiser les manipulations sous tous les angles. En plus d'une

meilleure sécurité, ce système informatisé permet d'optimiser l'organisation de travail de l'équipe et de créer un environnement de travail plus agréable en bureau, comparé à une cabine installée en hauteur sur le portique.

Aujourd'hui, tous les trains sont également équipés de capteurs, ce qui permet de suivre leurs mouvements et positions en temps réel sur l'ensemble du réseau. « L'ultime avancée de la digitalisation pour nous serait des trains autonomes. Mais là, le chemin est encore très long à l'échelle européenne », nous confie Barbara Chevalier.

Ce progrès technologique a aussi accéléré la diversité des métiers et des qualifications auxquels fait appel CFL multimodal. Dans tous les domaines, les métiers deviennent de plus en plus spécialisés. Au niveau du recrutement, les CFL continuent de miser sur des contrats d'apprentissage lorsque cela est possible pour allier théorie et mise en pratique dès l'entrée dans la vie professionnelle et orienter la formation sur les besoins de l'entreprise. Si le recrutement s'avère de plus en plus un enjeu de taille au Luxembourg, la rétention des talents est un autre défi majeur de nos jours, auquel il faut consacrer l'attention nécessaire. Le « NOUS », c'est-à-dire la cohésion des collaborateurs et leur engagement au profit du client, figure au nombre des priorités stratégiques de CFL multimodal, à la tête desquelles on retrouve une sécurité inconditionnelle, la qualité des services, efficacité et durabilité de même qu'une politique d'innovation conséquente.

Article :

LAURENCE KAYL

Responsable communication à la FEDIL

laurence.kayl@fedil.lu

Photos :

ANN SOPHIE LINDSTRÖM





Interview

PROF. DR. STEFAN LECHTENBÖHMER

Fachgebietsleitung Sustainable Technology Design, Universität Kassel

Kern-Professor am Kassel Institute for Sustainability

Die Dekarbonisierung müssen wir “kombiniert” denken.

Welche entscheidenden Maßnahmen muss eine erfolgreiche Energie- und Industriepolitik ergreifen, um der Industrie einen effektiven Pfad zur Dekarbonisierung und Erreichung der Klimaneutralität bis 2050 zu ermöglichen?

Zuallererst brauchen wir eine ausreichende Versorgung mit erneuerbarer Energie, d.h. deren Ausbau, und auf der anderen Seite benötigen wir die entsprechenden Infrastrukturen im Stromsystem, wo es doch Nachholbedarf gibt. Aber auch das Thema Wasserstoff spielt eine, wenn auch nicht so entscheidende Rolle, und auch in diesem Bereich ist die Infrastruktur relevant. Gleichmaßen werden wir eine CO₂-Infrastruktur für kleinere Teile brauchen.

Und dann ist eben wichtig, wie man die Industrie technologisch auf den Pfad der Dekarbonisierung bringt. Gerade bei vielen Grundstoffindustrien ist dies eine große Herausforderung. Die Stahlindustrie hat sich bereits auf den Weg gemacht, wasserstoffbasierten Rohstahl zu erzeugen sowie mehr Sekundärstahl – wobei der Sekundärstahl momentan ganz besonders von den hohen Strom- und Gaspreisen betroffen ist im Gegensatz zum Primärstahl, der noch auf Kohle läuft.

Auf jeden Fall muss man die Dekarbonisierung „kombiniert“ denken, da sowohl technologisch als auch finanziell bei den Investitionen unterstützt werden muss. Die Unternehmen können das nicht allein bewerkstelligen, weil sie die unterstützende Infrastruktur benötigen. Wenn sie sich - zumindest im Binnenland - eine Direktreduktionsanlage für wasserstoffbasierte Stahlerzeugung hinstellen, dann muss ihnen irgendjemand den Wasserstoff liefern können. Dafür braucht es Infrastrukturen.

Zudem stößt der Ausbau erneuerbarer Energien oft auf Herausforderungen im Bereich der Genehmigungsverfahren und Prozesse - ein von der Industrie zu Recht angeführtes Problem. Die EU und auch Deutschland haben in diesem

Bereich jetzt doch sehr aktive Maßnahmen ergriffen im Zuge der Krisenbewältigung, bzw. der Beschleunigung des Ausbaus der Erneuerbaren. Die Vorgaben der EU helfen schon, und in Deutschland wird allgemein erwartet, dass die Beschleunigungsmaßnahmen durchaus eine Wirkung haben werden. Dazu gesellen sich noch weitere Faktoren, wie Lieferkettenprobleme und gestiegene Zinsen, die auf den Ausbau einwirken.

Innovation brauchen wir definitiv auch. Auch wenn grundsätzlich die benötigten Technologien vorhanden sind, entwickeln diese sich ja weiter. Das sieht man gerade bei der Photovoltaik, wo die Entwicklung rasant ist. Nach wie vor sind Kostensenkungen zu einem erheblichen Teil auf technologische Innovationen zurückzuführen.

Auf der einen Seite muss die Industrie Lösungen zur Dekarbonisierung finden. Auf der anderen Seite muss es auch zu gewissen Verhaltensänderungen bei den Konsumenten kommen, was in der Regel sehr langsam ist. Wie müsste, Ihrer Meinung nach, das gute Gleichgewicht sein zwischen den Anstrengungen, die die Industrie machen muss und sie auch heute macht, und den Anstrengungen, die der Verbraucher machen muss?

Beide sollten was tun! Hier wird häufig ein Schwarzer-Peter-Spiel gespielt, was nicht konstruktiv ist.

Auch in einer nachhaltigen Zukunft, wo wir alle nachhaltiger leben und vielleicht einen klügeren, weniger materiellen Wohlstand genießen, werden trotzdem viele materielle Dinge gebraucht. Global gesehen, sogar mindestens so viele wie heute, denn es gibt ja nicht nur uns, die einen sehr hohen Lebensstandard haben, sondern viele, die froh wären, wenn sie ein Dach über dem Kopf hätten. Daher sind wir gezwungen, die Materialien, Stoffe, Produkte wesentlich grüner herzustellen.

Es ist aber auch so, dass die Menschen meist gut in der Lage sind, jeden Effizienzgewinn in noch mehr Reichtum und Wohlstand zu verwandeln. Das ist ein Problem. Auch das Industriemarketing ist hier nicht unschuldig. Ich glaube, dass viele Industrien kritisch hinterfragen müssen, was sie produzieren und wie viel davon. Ich gebe ihnen ein Beispiel: Ich habe letztes Interview gegeben. Dabei gab es einen Beitrag einer deutschen Gießerei, die zeigte, wie sie dekarbonisieren möchte. An sich sehr spannend. Zum Schluss stellte sich aber heraus, dass das Unternehmen LKW-Verbrennungsmotoren herstellt. Obwohl es sich um Hightechprodukte handelte, stellt sich die Frage, ob wir irgendwann überhaupt noch Verbrennungsmotoren brauchen werden. Das muss schon alles zusammenpassen!

Noch ein Wort zu den Konsumenten. In der Energiekrise haben wir gesehen, dass Veränderungen des Konsumverhaltens sehr schnell bewirkt werden können. Von daher gibt es Potenzial. Aber die Fragestellung bleibt extrem komplex, weil wir so wahnsinnig global aufgestellt sind. Selbst wenn in Deutschland oder in Luxemburg weniger konsumiert wird, heißt das ja nicht, dass weniger produziert wird.

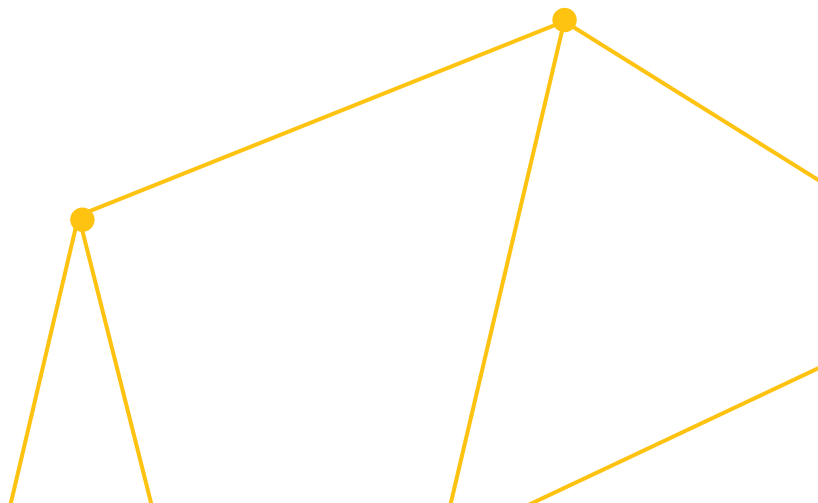
Der zusätzliche, sowohl direkte als auch indirekte, Strombedarf der Industrie wird voraussichtlich erheblich sein, unabhängig vom eingeschlagenen Pfad der Dekarbonisierung. Zudem werden sowohl der Straßentransport als auch das Heizen von Haushalten zunehmend auf kohlenstoffarmen Strom angewiesen sein. Ist bereits absehbar, welche zusätzlichen Strommengen bereitgestellt werden müssen?

In Deutschland, aber auch für Europa gibt es recht viele Szenarioanalysen. Wir gehen davon aus, dass wir etwa bei einer Verdopplung des Stromverbrauchs landen werden – natürlich unter Vorbehalt.

In vielen Bereichen wird der Stromeinsatz sehr viel effizienter sein als die Energiegewinnung aus z.B. Gas oder Benzin. Heute liegt der Stromanteil unserer Energie bei nur ungefähr 25%. Wenn wir den Stromverbrauch verdoppeln, können wir trotzdem unseren gesamten Energieleistungsbedarf decken. Was im Umkehrschluss heißt, dass wir im Grunde genommen fast doppelt so effizient sein werden. Eine Wärmepumpe ist typischerweise dreimal so effizient wie ein Heizkessel. Auch in der Elektromobilität gibt es solche Faktoren. Hier können extreme Effizienzgewinne erreicht werden. Das heißt, dass wir eigentlich mit moderaten Strommengen auf dem Weg der Verdrängung von fossiler Energie weit vorankommen können.

In den Prozessindustrien, wo hohe Temperaturen erforderlich sind, ist es zum Teil dann nicht so naheliegend, obgleich Einsparungen durch den Einsatz einer optimierten Technologie möglich sind. Ein Beispiel wäre ein neuer Ofen in der Ziegelherstellung. In der Praxis kann man auch hier eine Halbierung des Energieverbrauchs schaffen. Beim energieintensiven Stahlwerk gehen wir nicht davon aus, dass wir so viel Energie einsparen werden.

Wenn man aber inländisch auch Wasserstoff, synthetische Kraftstoffe oder Chemierohstoffe strombasiert produzieren möchte, sind die benötigten Strommengen deutlich höher, und eine Verdopplung wird nicht ausreichen. In unseren Szenarien haben wir einen gewissen zukünftigen Import von Wasserstoff und synthetischen Energieträgern angenommen. Bisher haben wir die fossilen Energien auch zum allergrößten Teil in Europa importieren. Demnach gehen wir in etwa von der Größenordnung einer Verdoppelung aus. Mehr wäre auch nach heutigem Wissen in Deutschland gar nicht möglich.



Wie sind wir derzeit auf diese zusätzliche Nachfrage in Bezug auf Produktion, Transport und Verteilung vorbereitet?

Der Zuwachs beim grünen Strom läuft ja durchaus. Hätten man in den letzten Jahren nicht unklugerweise den Ausbau politisch gebremst, ständen wir heute in der Energiekrise wesentlich besser da. Aber die Zahlen steigen wieder an! Bei der Photovoltaik ist der Zuwachs eindrucksvoll: in Deutschland wird momentan fast die Größenordnung eines Kernkraftwerks leistungsseitig pro Monat hinzugebaut, also über 1000 Megawatt pro Monat. Beim Wind ist man hingegen hinter dem Plan.

Das Unterfangen ist nicht einfach, aber wir sehen einen durchaus eindrucksvollen Ausbau. Deutschland hat dieses Jahr wahrscheinlich gut 60% erneuerbaren Strom in der Produktion. Was die Stromherstellung angeht, ist die Entwicklung nicht schlecht, aber wir müssen noch weiter beschleunigen. Gerade weil wir uns momentan eher in einem stagnierenden oder sogar leicht sinkenden Stromverbrauch befinden. Die Zuwächse der Erneuerbaren haben die Rückgänge im Stromverbrauch aber noch nicht überkompensiert. Ich bin aber optimistisch, dass wir diese Produktion erreichen können. Sorgenkind bleibt aber der Infrastrukturausbau, obwohl sich auch hier einiges getan hat und man durchaus Verbesserungsmaßnahmen genommen hat - Planungsbeschleunigung im Wesentlichen, die Bündelung von Trassen, oder die Vereinfachung von Abwägungsentscheidungen. Man hat auch die gesamten Verfahren versucht von Grund auf zu vereinfacht. Es bleibt jetzt abzuwarten, ob diese Schritte denn wirklich wirksam sind.

Vor allem Europa wettet darauf, dass durch die voranschreitenden Produktionszuwächse von erneuerbaren Energien die Strompreise irgendwann sinken werden. Deutschland baut aber derzeit acht oder neun Gas-Terminals am Meer, um mit dem Ausbau der Erneuerbaren Schritt zu halten da diese, je nach Wetterlage, nicht zuverlässig zu Verfügung stehen. Nach dem heutigen System würde das Gas immer noch den Preis für den Strom definieren, man spricht vom Merit Order System.

Dies ist eine komplexe Frage. Das Merit Order System spielt natürlich eine Rolle und hat auch manchen Stromproduzenten erhebliche Gewinn beschert, als die Strompreise so hoch waren. Die mir bekannten Studien gehen schon davon aus, dass erneuerbare Energien den Strompreis senken und das auch in der Zukunft machen werden. Meiner Meinung nach muss man im Marktdesign nachbessern, damit das auch wirklich gut funktioniert. Die europäischen Märkte sollten noch besser verknüpft werden. Das Thema Flexibilisierung, wo es zum Teil kontraproduktive Anreize für die Industrie gibt, müsste besser ausgebaut werden. Wir sehen heute schon, dass die Strompreise zu den 15 besten Stunden des Tages hinsichtlich Sonneneinstrahlung, dank der Photovoltaik deutlich billiger geworden sind... und grüner. Auch im Bereich der Speicher sehen wir, ähnlich wie bei der Photovoltaik, große Kostendegressionen. Wir sprechen hier von ersten Projekten, d.h. die Entwicklung könnte sich durchaus massiv beschleunigen. Je mehr erneuerbare Energien wir haben und je besser das europäische Netz vernetzt ist, desto weniger Stunden ist das Erdgas eben preissetzend.

Laut einer Studie von Prognos für die bayerische Wirtschaft würden die Strompreise wieder runter gehen, wobei es bis 2030 – außer einer leichten Entspannung – in unseren Gegenden nicht richtig billig wird. Da sind dann viel Geschick und eine kluge Regulierung gefragt, die wieder stark national geprägt sein werden. Das sieht man interessanterweise bei den Industriestrompreisen. Die Strompreise sind in West- und Zentraleuropa auf der Börse ziemlich ähnlich. Was die Industrie bezahlt, gerade die Grundstoffindustrie, hängt mehrheitlich davon ab, was für ein Subventionsmechanismus der Staat hat. Dass die französische Industrie gerade besser dasteht, liegt nicht daran, dass der Strom in Frankreich billiger wäre, sondern daran, dass die Franzosen ein anderes System haben. Die Industrien werden auch weiterhin mit einem höheren Stromniveau leben müssen oder aber der Staat findet eine Möglichkeit, sie zu entlasten. Wie gesagt, mit anderen Lösungen im Bereich Flexibilisierung und einer klugen Regulierung gäbe es schon noch Kostensenkungspotenzial im Strommarkt.

In der deutschen Politik wurde in den letzten Monaten häufig die Notwendigkeit eines "Brückenstrompreises" für die Industrie diskutiert. Dieser Ansatz zielt darauf ab, die Strompreise während der Übergangsphase zu regulieren, in der die Energieversorgung von traditionellen Quellen wie Kohle und Kernenergie auf erneuerbare Energien umgestellt wird. Der Kerngedanke des Brückenstrompreises ist, dass der Strompreis lediglich in dieser Umstellungsphase erhöht ist. Wie lange wird diese Umstellungsphase voraussichtlich andauern? Was könnte in Zukunft zu einer Senkung der Strompreise führen? Werden nicht die zusätzlichen Kosten, die durch Netzstabilisierung und Reservekapazitäten bei erneuerbaren Energien entstehen, deren Produktionskostenvorteil vollständig vernichten?

In den Strompreis-Regime einzugreifen ist heute ziemlich vom Tisch. Aber man sieht schon den Bedarf, im Endeffekt zu subventionieren. Es gibt Anzeichen dafür, dass die Umstellungsphase auf jeden Fall bis 2030 dauern wird und dass wir bis dahin relativ hohe Strompreise haben werden. Wir sind nie eine Billigpreis-Region gewesen beim Strom. Gas hingegen war immer sehr günstig. Auf der anderen Seite gibt es vermehrt Möglichkeiten über Erneuerbare Power-Purchase-Agreements (PPAs) attraktive Strompreise abzuschließen. Es gibt insbesondere ein Brückenstrompreis-Modell, das auf einem solchen PPA mit „Contracts for Differences“ beruht. Was ich persönlich ganz spannend finde. Wenn man das klug anstellt, kann man für einzelne Unternehmen vernünftige Konditionen aushandeln. Im Prinzip fördert man mit diesem Modell, dass die Industrie mit den Entwicklern von neuen Anlagen, zum Beispiel Offshore-Windkraftanlagen, PPAs abschließen kann. Richtig interessant wird es dann für die Industrie, wenn der Staat zudem mithilft, die Preisrisiken von PPAs abzudecken. Solche Kontraktmodelle haben die Engländer schon recht lange und es funktioniert gut, gerade für erneuerbare Energien.

Dieses Modell war auch Vorbild für die Klimaschutzverträge, die man jetzt machen will. Letztlich einigen sich beide Seiten auf einen Preis, mit dem sie leben können. Der eine hat das Risiko, sich über zehn Jahre auf vereinbarte Zahlungen festzulegen. Der andere ist bereit, dann gegebenenfalls auch auf höhere Einnahmen von einem freien Markt zu verzichten. Verringert man die Risiken über staatliche Garantien, so kann man eine solche Vereinbarung noch einmal günstiger gestalten.

Hierzulande sind die Erneuerbaren zwar sehr günstig, aber nicht so günstig wie zum Beispiel in Saudi-Arabien oder den USA, in Gegenden, wo die natürlichen Potenziale einfach besser sind und das Investitionsumfeld stimmt. Es gibt andere Regionen der Welt, da gibt es mehr Sonne und Wind, aber das Geld ist nicht vorhanden.

Ich erwarte aber nicht, dass wir dann Strom aus diesen Ländern in ähnlichem Umfang wie heute fossilen Brennstoff importieren werden. Wir werden ein wesentlich regionales Energiesystem entwickeln. Ich glaube nicht, dass der Wasserstoff sozusagen das Öl der Zukunft ist, wenngleich es eine gewisse Hoffnung gibt, dass wir über Wasserstoff irgendwann einen klimaneutralen, sehr günstigen und insbesondere auf einem Weltmarkt überall etwa gleich teuren Energieträger bekommen. Da bin ich persönlich skeptisch, weil der Seetransport relativ teuer ist. Laut derzeitigen Studien wäre der Preis in derselben Größenordnung, wie wir Wasserstoff selbst herstellen können, vielleicht ein kleines bisschen günstiger. Aber es ist nicht so, dass Saudi-Arabien uns den Wasserstoff für 1/10 oder noch weniger liefern könnten. Ich bin eher skeptisch, dass sich so ein riesiger Weltmarkt für Wasserstoff ergibt. Es ist wahrscheinlicher, dass man den Wasserstoff am Herstellungsort weiterverarbeitet. Alle Projekte, die es derzeit gibt, erzeugen keinen Wasserstoff, sondern Ammoniak, dessen Verschiffung eine bekannte Technologie ist. Und dann kaufen wir eben grünes Ammoniak zu einem billigeren Preis als bei uns. Wenn wir das Ammoniak dann wieder zurückverwandeln in Wasserstoff, dann ist das nicht billiger als heimischer Wasserstoff.

In Deutschland gibt es seit jeher eine größere Ammoniakherstellung, da Ammoniak im Wesentlichen zur Düngemittelproduktion und ein Stück weit in der Chemie verwendet wird. Traditionell hat jede Region ihre eigene Düngemittelproduktion, aus Gründen der Transportkosten, aber auch der Resilienz. Grundsätzlich scheint es naheliegend zu sein, dass signifikante Anteile unseres Ammoniaks zukünftig gehandelt werden, die lokale Produktion wird verschwinden.

Ähnliches gilt beim Stahl, zum Beispiel für grünes Eisen, das mit Wasserstoff erzeugt wird und relativ gut und kostengünstig transportierbar ist. Das ist der eigentliche energieintensive Schritt. Also ist es ganz gut denkbar, dass wir das grüne Eisen dann nur noch zum Teil hier herstellen und zum Teil dann importieren.



Southwest corridor
Accelerating the network
building in green and
orange highlights.
Acceleration corridor
in Spain/Portugal and
through central France,
with connecting
network of railway gauges
and 150 km/h for
high-speed rail.

Source: Accelerated rail updated 2030 EHR network 2020, April 2022

FEDIL
The Voice of Luxembourg's Industry



In den USA werden ja heute schon Eisenschwämme hergestellt, verschifft und hier dann im Elektroofen verarbeitet. Dann ist das dann Low Carbon Stahl, weil er zum Beispiel mit Erdgas reduziert wird. Hier in Europa wollen wir aber gleich auf Wasserstoff gehen, oder?

Jein. Die Technik kommt eigentlich aus Deutschland. In Schweden wollen die Stahlhersteller den Schritt direkt zum Wasserstoff gehen, weil in Nordschweden überhaupt kein Erdgas vorhanden ist, dafür aber sehr günstige erneuerbare Energien. Zudem verfügen sie über Kavernen, wo der Wasserstoff gespeichert werden kann. Die Betreiber rechnen sich aus, dass sie mit ihrem dann wirklich grünen Stahl auch relativ konkurrenzfähig sind. Man redet von 25 bis 40 % Aufpreis, den der Kunde auch bereit wäre zu zahlen.

In Deutschland sieht die Situation anders aus. ThyssenKrupp möchte 2026 eine erste große Anlage bauen. Salzgitter ebenso. Aber wo sollen beide 2026 in der Menge Wasserstoff hernehmen? Das heißt, tatsächlich wird zunächst einmal Erdgas eingesetzt. Daher arbeiten die Ingenieure an Demoanlagen, die später auch mit Wasserstoff betrieben werden können und eine relativ beliebige Bandbreite einer Wasserstoff-Erdgas-Mischung zulassen.

Hätte eine Verlängerung der Laufzeiten der Kernkraftwerke als Brückentechnologie eine Lösung bieten können? Belgien hat sich für diese Option entschieden und die Laufzeit seiner Reaktoren um 10 Jahre verlängert. Wie beurteilen Sie den deutschen Ausstieg aus der Kernenergie zum jetzigen Zeitpunkt?

Der Ausstieg ist ja nicht zum jetzigen Zeitpunkt erfolgt, sondern vollzog sich nach einem Zehn-Jahres-Plan.

Zum jetzigen Zeitpunkt war es auch nicht mehr technisch möglich, die Laufzeit der letzten drei Kernkraftwerke zu verlängern, denn es war alles seit langem auf den Ausstieg ausgelegt: Die AKWs waren nicht mehr geprüft worden, sind auf Verschleiß gefahren und waren nicht mehr auf dem Stand der Technik. Hätte man sie noch weiter betrieben, wäre der Nutzen trotzdem begrenzt gewesen, denn zuletzt haben die Kernkraftwerke noch 6% des deutschen Stroms erzeugt.

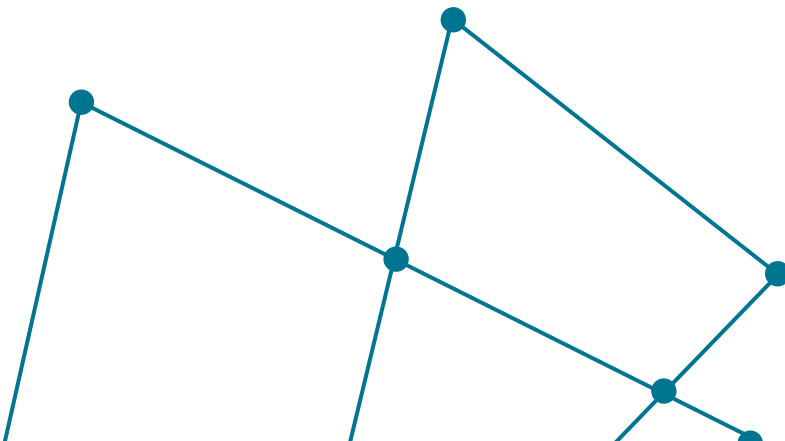
Da gab es wahrscheinlich ein paar Stunden, wo dann Gas nicht preissetzend war wegen der Kernkraft. Weil Kernkraftwerke nicht beliebig schnell abschaltbar sind, haben sie vor allen Dingen für negative Strompreise gesorgt, wenn wir zu viel Strom im Netz hatten. Letztendlich, glaube ich, dass es sich hier im Wesentlichen um eine politische Debatte handelt und nicht um eine technische.

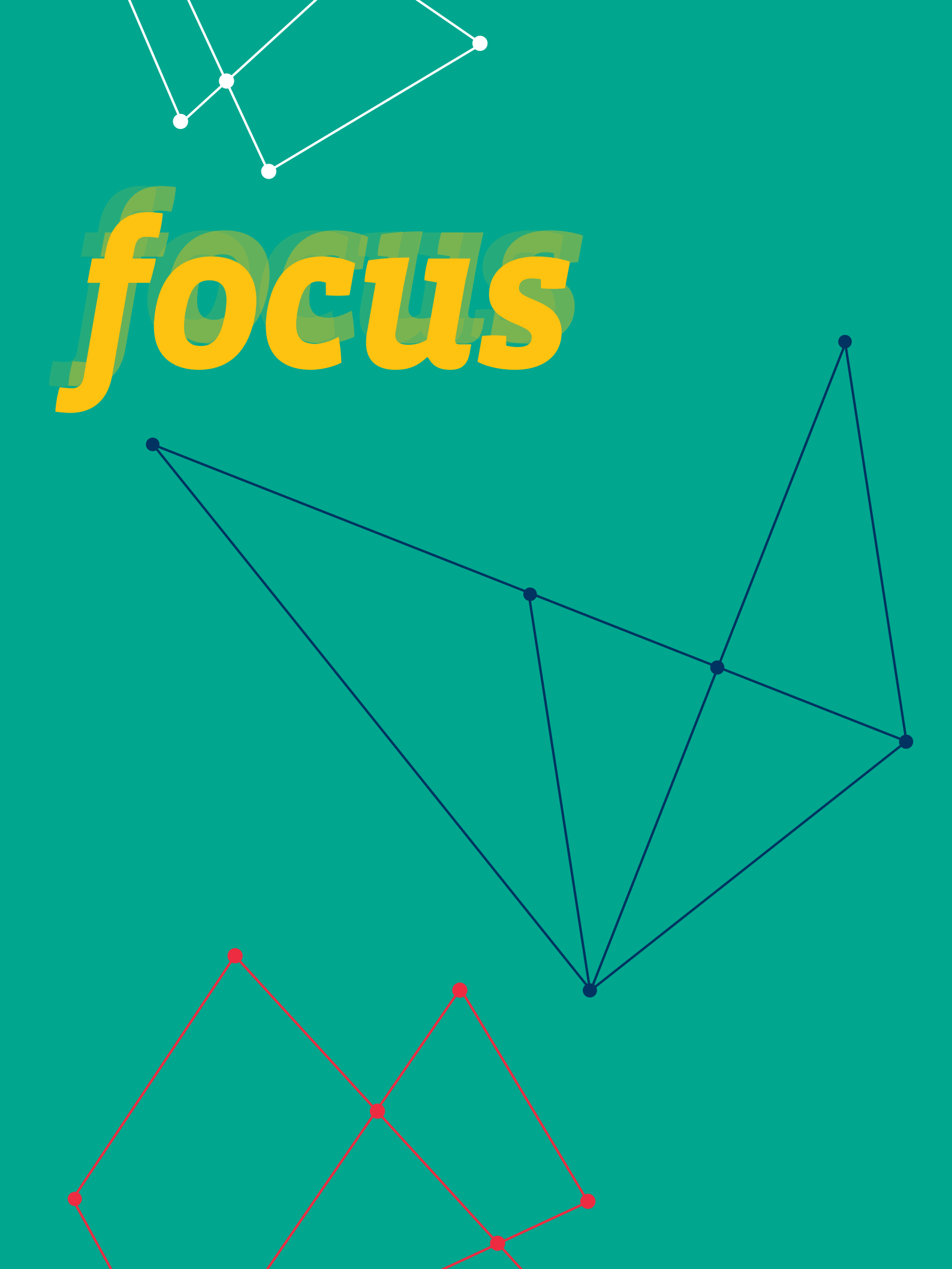
Derzeit werden Themen wie Kernenergieausstieg, und auch Kohleausstieg, rein populistisch gesetzt. Ich glaube, der sachliche Gehalt ist zumindest sehr gering. Der Effekt, die AKWs noch weiter zu halten, wäre, wie gesagt, sehr klein gewesen. Stattdessen hätte man aber eine gigantische gesellschaftliche Debatte ausgelöst. Das Gleiche gilt für den Kohleausstieg. Weil Kohle sich nicht rentiert, wird der Ausstieg aber erwartet, wahrscheinlich schon bis 2030, wenn die Gaspreise wieder niedriger sind und der Erneuerbaren Ausbau funktioniert.

Mit dem Haushaltsurteil des Bundesverfassungsgerichts fehlen jetzt die Gelder – zumindest ein großer Teil – für die vom grünen Wirtschaftsminister beschlossene sehr massive Industrieunterstützungspolitik. Ganz offensichtlich hat man da gewagte Finanzkonstruktionen gemacht, um keine neuen Schulden zu verursachen. Aber gerade jetzt brauchen wir Zukunftsinvestitionen! Wir haben eine alternde Gesellschaft. Wann wollen wir denn investieren, wenn nicht, so lange wie sie noch nicht in Rente gegangen ist?

Propos recueillis par :
LAURENCE KAYL
GASTON TRAUFLER

Photos :
KEVEN ERICKSON
ISTOCK/PIDJOE





focus

En route vers les objectifs climatiques 2030 : Les défis du Luxembourg pour réduire les émissions du transport

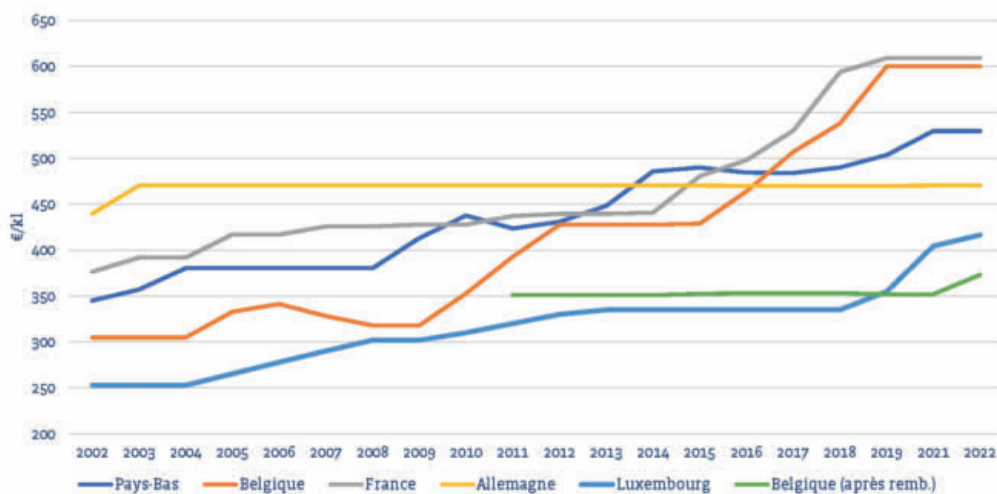
PRÉSENTATION DU SECTEUR

Le marché de la mobilité, mais aussi du chauffage, sont en pleine transformation et les acteurs se positionnent de plus en plus sur les marchés des énergies alternatives bas carbone. Les enjeux de la décarbonation du secteur des transports au Luxembourg touchent deux volets. D'un côté, les efforts doivent être dirigés vers la réelle réduction des émissions liées à l'activité de transport et, de l'autre, vers l'atteinte des objectifs climatiques prenant en compte la part importante des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport.

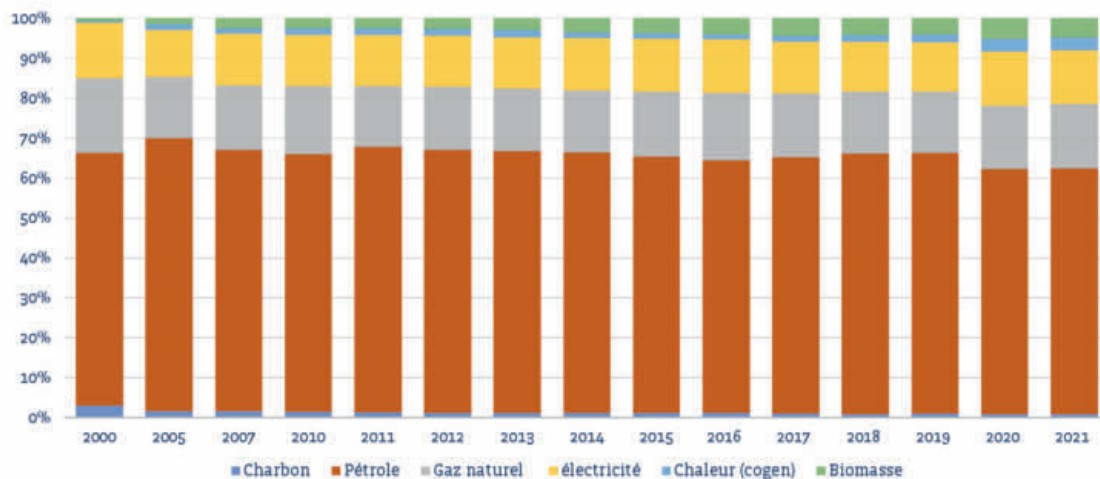
En comparaison aux pays voisins, les émissions du secteur du transport au Luxembourg sont proportionnellement

importantes comparées aux émissions émises effectivement sur le territoire, en raison du fait que les émissions liées à la vente de produits pétroliers sont comptabilisées dans le bilan national (i.e selon méthodologie européenne).

Le Luxembourg se trouvant sur des axes routiers importants, le secteur s'est historiquement développé sur base d'une politique de taxation compétitive des carburants et d'investissements importants dans une infrastructure adaptée pour répondre à la demande en ravitaillement des transporteurs en transit.



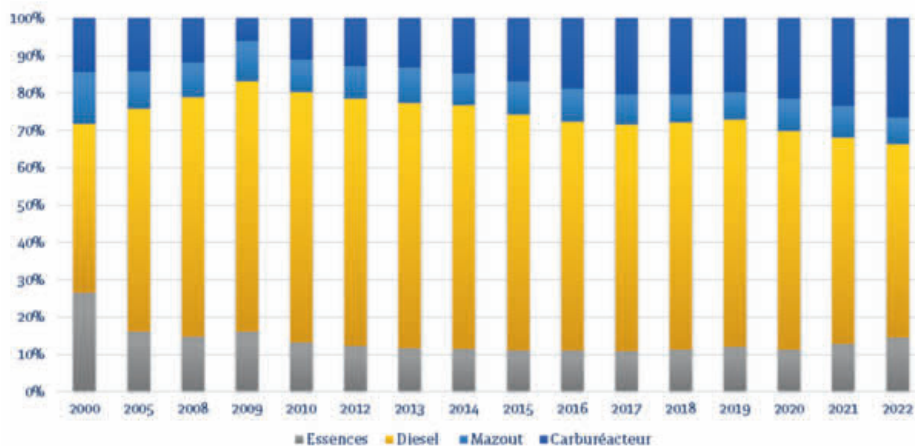
Graphique 1 : Evolution des accises sur le diesel, Luxembourg et pays voisins, en €/kl



Graphique 2 : Evolution de la consommation finale d'énergie au Luxembourg, 2000-2021, en ktep

Avec une part importante de carburants exportés (environ 70%), la vente de produits pétroliers représente donc environ **deux tiers de la consommation finale d'énergie** du

Luxembourg et la vente de diesel représente la part la plus importante de toutes les ventes de produits pétroliers.



Graphique 3 : Décomposition du marché pétrolier, 2000-2022, en %

L'activité de « shop » s'est également fortement développée les dernières années et est devenue un élément essentiel de la rentabilité des fournisseurs. Elle contribue, ensemble avec l'activité de distribution des énergies de la mobilité, significativement aux recettes fiscales de l'État (environ 1,5-1,7 milliard € en 2022, représentant un peu moins de 10% des recettes de l'État).

Le secteur des énergies de la mobilité représente aujourd'hui environ 3.600 emplois, dont une très grande partie dans le réseau de stations-services (environ 240 stations en 2022).

 **3'600**
emplois

Administratif	310
Stations-services	2'750
Logistique/Dépôts	350
Mazout & Gaz	190

LES OBJECTIFS DE DÉCARBONATION DU SECTEUR DES TRANSPORTS

Avec la mise à jour du Plan National intégré en matière d'Énergie et de Climat (PNEC) en avril 2023, les ambitions ont été revues à la hausse et des mesures renforcées et nouvelles pour la transition énergétique et écologique à l'horizon 2030 ont été proposées :

	Loi climat du 15 décembre 2020	PNEC 2023
Décarbonation – Objectif 2030 de réduction des GES*	-55% p.r. à 2005	-55% p.r. à 2005

*GES = Gaz à effet de serre

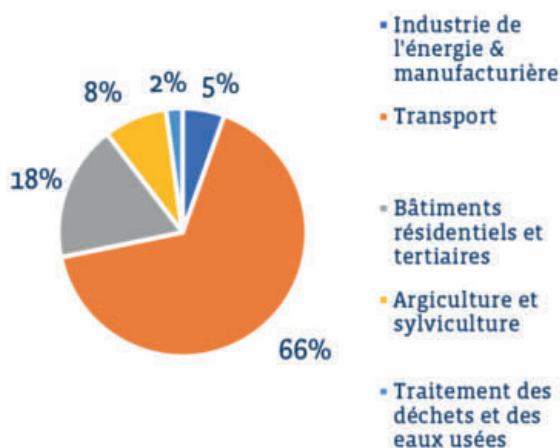
Tableau 1 : Comparaison des objectifs climatiques, Loi climat vs. PNEC 2023

	Loi climat du 15 décembre 2020	PNEC 2023
Décarbonation – Objectif 2030 de réduction des GES* du secteur des transports	-50% p.r. à 2019	-61% p.r. à 2019

*GES = Gaz à effet de serre

Tableau 2 : Comparaison des objectifs climatiques, secteur transport, Loi climat vs. PNEC 2023

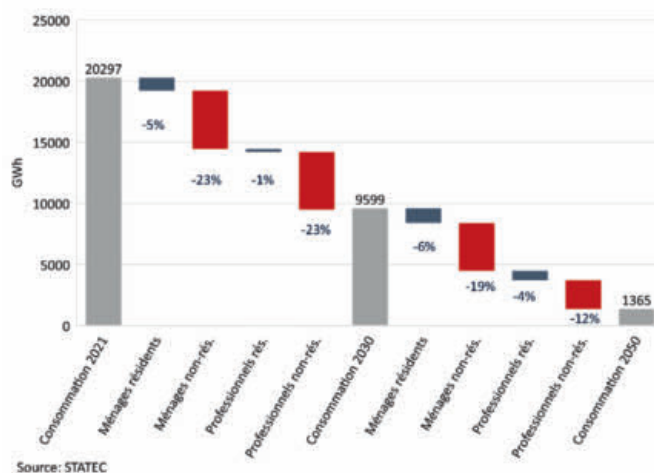
Comptant pour deux tiers de la consommation finale d'énergie, le secteur du transport représente naturellement la part des émissions la plus importante comparée aux autres secteurs concernés et l'atteinte de l'objectif global de réduction en 2030 suppose donc une baisse significative de ses émissions.



Graphique 4 : Nombre de points de charges dans le réseau de stations-services au 1.12.2023

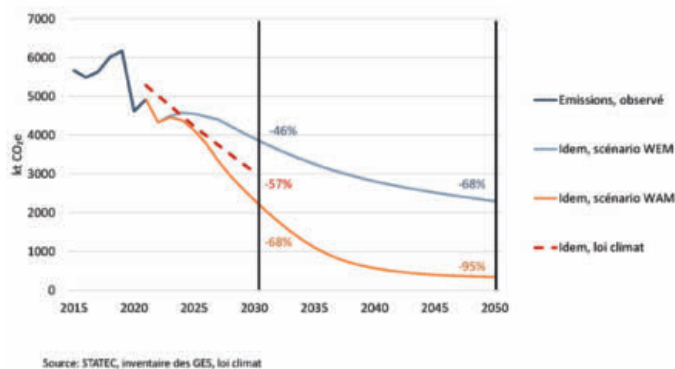
En absence d'une technologie bas carbone qui permettrait de décarboner le transport professionnel de façon économiquement viable jusqu'en 2030, cette approche contraint le Luxembourg à un choix restreint de mesures de politique climatique.

Les projections du PNEC



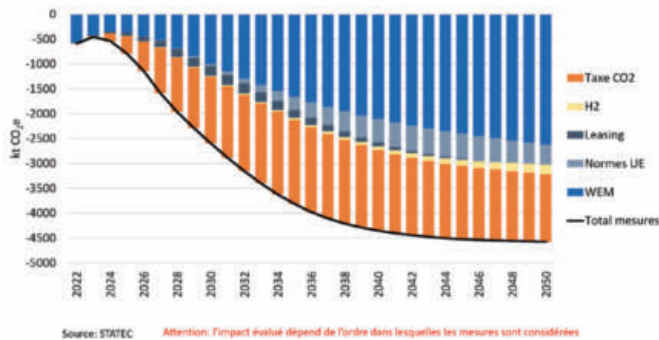
Graphique 5 : Nombre de points de charges dans le réseau de stations-services au 1.12.2023

Afin d'atteindre les objectifs renforcés dans le secteur du transport à l'horizon 2030, les projections du Statec pour la mise à jour du PNEC tablent sur une baisse supplémentaire de 23% des volumes vendus aux ménages et aux professionnels non-résidents jusqu'en 2030, et ceci tout en prenant en compte une croissance démographique et économique dans les années à venir.



Graphique 6 : Emissions secteur transport, Projections PNEC 2023

Selon les projections, cette mesure de politique climatique devrait aboutir à une baisse de 68% des émissions en 2030 dans le secteur comparé à l'année 2015 et prévoit donc une trajectoire encore plus prononcée.



Graphique 7 : Mesures secteur transport,
Projections PNEC 2023

Ainsi, selon la mise à jour du PNEC, la délocalisation des ventes de produits pétroliers vers des pays tiers moyennant la taxe CO₂ est la mesure principale de politique climatique permettant l'atteinte des objectifs en 2030.

LA CONTRIBUTION DU SECTEUR DES ÉNERGIES DE LA MOBILITÉ À LA DÉCARBONATION DU SECTEUR DES TRANSPORTS

Les fournisseurs d'énergies de la mobilité au Luxembourg contribuent aujourd'hui aux objectifs climatiques par l'ajout de carburants renouvelables et durables aux carburants fossiles et par la vente d'énergies alternatives bas carbone comme l'électricité pour la mobilité électrique ou encore l'hydrogène.

Biocarburants

Aujourd'hui, chaque litre de diesel comporte jusqu'à 7% de biodiesel et chaque litre d'essence 95 jusqu'à 10% d'éthanol. En

2030, les opérateurs mettant à la consommation de l'essence et du gasoil routier doivent justifier de l'utilisation de biocarburants qui respectent les critères de durabilité, à raison d'au moins 10%, calculé sur base de la teneur énergétique des carburants.

L'utilisation de biocarburants, de qualité et de sources différentes, contribuera donc progressivement à la décarbonation des carburants fossiles, mais fait face à un certain nombre de contraintes qui limitent sa contribution potentielle aux objectifs à court terme (2030).

- Des possibilités limitées en ce qui concerne l'ajout de carburants renouvelables et durables :

Le Luxembourg ne dispose pas d'infrastructures de mélange pour ajouter des carburants renouvelables aux carburants traditionnels et est donc dépendant des produits venant de l'extérieur. Par ailleurs, les normes de qualité pour les moteurs et les carburants limitent fortement l'ajout d'une partie importante de certains types de carburants renouvelables actuellement sur le marché.

- Le manque d'attractivité des prix des carburants renouvelables :

Certains nouveaux types de carburants 100% renouvelables, tels que le HVO (Hydrotreated vegetable oil), disposent des propriétés adéquates permettant de substituer entièrement le diesel fossile et peuvent donc constituer un levier important pour la décarbonation du transport professionnel, notamment pour une phase de transition en attendant l'émergence d'une technologie de décarbonation dominante. Or, ces carburants 100% renouvelables ont un coût environ 2 à 3 fois plus élevé que les carburants traditionnels. Le manque d'un cadre fiscal et économique incitatif limite encore l'émergence d'une demande critique dans le marché et donc la rentabilité pour la distribution de ces types de carburants.

Mobilité électrique

Les fournisseurs d'énergies de la mobilité investissent aujourd'hui dans le déploiement d'une infrastructure de recharge pour mobilité électrique, notamment dans le déploiement de bornes rapides.

Le réseau des bornes de recharge sur les stations-services répondra à court terme avant tout aux besoins des automobilistes qui ne peuvent pas recharger leur voiture électrique à la maison ou sur le lieu de travail.

Nombre de points de charges au 1.12.2023 dans le réseau de stations-services	104
---	-----

Tableau 3: Nombre de points de charges dans le réseau de stations-services au 1.12.2023

Cependant, l'espace restreint sur les stations-services, des freins réglementaires et le manque de mesures incitatives suffisantes empêchent un déploiement accéléré du réseau de charge. Par ailleurs, les contrats de concessions autoroutières ne sont aujourd'hui pas conçus pour promouvoir et supporter le déploiement d'une infrastructure de recharge (privée) sur les aires d'autoroutes.

LES MESURES DE POLITIQUE CLIMATIQUE

Prenant en compte ces freins, le potentiel intrinsèque de décarbonation du secteur est relativement limité en attendant l'émergence de nouvelles technologies. Pour réaliser les ambitions, des mesures de politique climatique s'imposent.

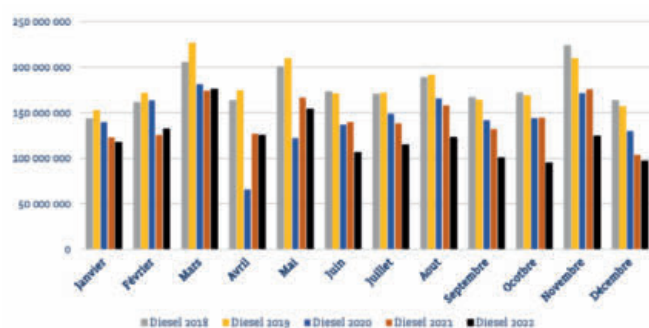
La hausse des taxes sur les carburants pour délocaliser les ventes

Au vu de la spécificité du secteur des transports luxembourgeois en termes d'émissions de GES et de l'échéance très courte pour la réalisation des ambitions à l'horizon 2030, le nombre de mesures pouvant contribuer de façon significative à l'objectif est relativement limité. En attendant l'arrivée de nouvelles technologies et le développement plus poussé de la

mobilité électrique, il a été décidé dès 2019 de délocaliser une partie importante des ventes vers des pays tiers moyennant l'augmentation des taxes sur les carburants.

Étant assez efficace d'un point de vue comptable dans le sens où des augmentations de taxes même relativement petites permettent d'alléger le bilan des émissions de façon relativement importante, la délocalisation rapide des ventes de carburants entraîne un coût important, aussi bien pour les acteurs du secteur comme pour les finances publiques, sans pour autant contribuer de façon significative à la protection du climat.

L'augmentation des accises en 2021 ainsi que l'introduction (en 2021) et les augmentations (en 2022 et en 2023) de la taxe CO₂ ont déjà engendré une forte **perte de compétitivité** du secteur des énergies de la mobilité face aux pays voisins, notamment au niveau des transporteurs professionnels. Les ventes de diesel ont **baissé de d'environ 31% sur l'année 2022, comparée à l'année 2018**. Au niveau des ventes de diesel aux poids-lourds sur les stations-services autoroutières, on peut même observer d'une baisse de **52%** pour la même période.



Graphique 8 : Évolution des ventes de diesel, Luxembourg, par mois, en litres, 2018-2022

De par cette perte importante de volumes, le secteur des transports a déjà atteint et même largement dépassé son objectif de réduction des émissions de GES pour 2022, alors que la délocalisation n'aura guère contribué à la réduction réelle des émissions au niveau global.

Secteur	Allocations d'émissions 2022*	Emissions 2022 : dont données provisoires de l'inventaire des gaz à effet de serre*	Emissions provisoires de 2022 comparées à celles de 2005	Objectifs de réduction en 2030 comparés aux émissions de 2005
Industries de l'énergie et manufacturière, construction	431	487 +13,1%	+10,2 %	-45%
Transports	5018	4268 -15,0%	-40,4%	-57%
Bâtiments résidentiels et tertiaires	1396	1421 +1,8%	-12,8%	-64%
Agriculture et sylviculture	752	712 -5,4%	+2,2%	-20%
Traitement des déchets et des eaux usées	180	190 +5,5%	+3,2 %	-40%
Total	7777	7078	-30%	-55%

*unité : milliers de tonnes équivalent CO₂

Tableau 4: Bilan provisoire de l'année 2022 des émissions de GES des secteurs visés à l'article 5 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat

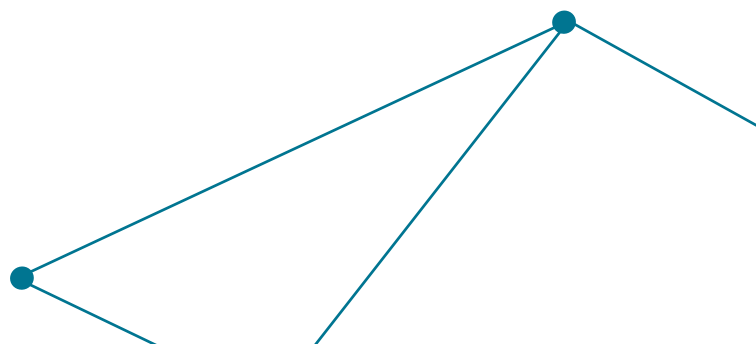
Les projections du Statec dans la mise à jour du PNEC en 2023 prévoient des réductions de ventes supplémentaires (-23% résidents, -23% non-résidents, par rapport à 2021) et les augmentations de taxe CO₂ de 5€/tCO₂ prévues par l'accord de coalition 2023-2028 contribueront à accélérer davantage la délocalisation des ventes de carburants.

Le coût de la délocalisation des émissions

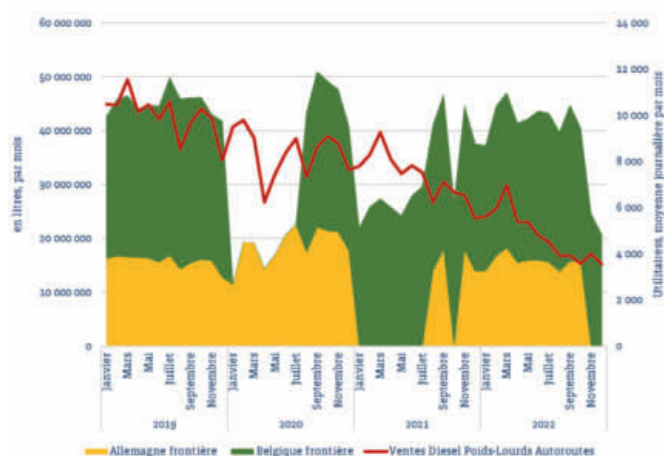
Les recettes fiscales de l'État sur 1.000 litres de diesel en 2022 étaient de 428,75€ d'accises et d'environ 50€ de droits de concessions sur les ventes des stations-services autoroutières (à noter que la TVA est déductible pour les transporteurs

professionnels), ce qui correspond donc à environ **480€ d'accises par 1.000 litres** pour le camionneur professionnel en transit. Pour le client particulier, qui ne peut pas déduire la TVA, l'État prélève 428,75€ de droits d'accises et environ 150€ TVA, ce qui revient à environ 580€/1.000 litres.

Une hausse trop importante des accises (y compris taxe CO₂) risque d'entraîner à moyen terme la perte de la presque totalité des ventes de diesel aux camionneurs professionnels en transit, comme ils se ravitailleront en carburants dans les pays avoisinants. La délocalisation des émissions correspond donc à une perte, **un coût d'opportunité de 480€ par 1.000 litres**.



Sachant que le passage de transporteurs professionnels aux frontières témoigne d'un trafic stable sur les dernières années, le Luxembourg subit les coûts liés au trafic de transit, tout en perdant des recettes fiscales considérables. En effet, on peut estimer les pertes fiscales liées à la seule baisse des volumes de ventes à environ 250 millions€ pour l'année 2022 (par rapport aux recettes en 2018) et ceci sans compter les pertes fiscales liées à la baisse liée des ventes de produits accisés tels que le tabac.



Graphique 9 : Trafic poids-lourds autoroutes vs. Évolution des ventes de diesel, Luxembourg, 2018-2022

Le prélèvement de la taxe CO₂ sur les produits énergétiques ne permet pas non plus de compenser les pertes liées aux accises du transporteur professionnel, d'autant plus que, avec la progression de la décarbonation, ce montant est voué à baisser dans le temps.

Outre l'effet sur les finances publiques, cette politique met à risque les investissements importants réalisés par les acteurs du secteur les dernières années, tout comme l'emploi dans le secteur, qui compte aujourd'hui quelque 3.600 salariés. Par ailleurs, une perte de compétitivité trop rapide du secteur limitera ses possibilités d'investissements dans la transition énergétique.

LES ALTERNATIVES À LA HAUSSE DES TAXES ET À LA DÉLOCALISATION DES ÉMISSIONS

Les coûts nécessaires pour décarboniser l'économie luxembourgeoise, y compris le secteur des transports, sont considérables. Afin d'éviter un renchérissement outre mesure du prix de la mobilité et de la rendre moins accessible, il sera essentiel de mettre en œuvre des mesures de politique climatique qui limitent le coût de conformité du secteur des transports aux objectifs 2030, tout en cherchant l'impact le plus important en termes de réduction des gaz à effet de serre. Une transition responsable devra se faire de façon efficiente et efficace, tant en termes de coûts qu'en termes d'impact sur la protection du climat, tout en restant socialement équitable. Une telle approche reflète aussi l'esprit du cadre européen en matière de protection du climat, le conseil de l'UE p.ex. ayant déjà conclu en 2014, dans le cadre de l'« *Effort Sharing Regulation* », que l'« *objectif de réduction des émissions devra être atteint collectivement par l'Union de la manière la plus efficace possible en termes de coûts* (i.e. « *cost-effective* ») ».¹

La compensation des émissions

L'« *Effort Sharing Regulation* » (ESR), qui répartit les efforts de réduction des émissions à réaliser à l'horizon 2030 parmi les États membres, prévoit un mécanisme de flexibilité pour atteindre les objectifs climatiques, notamment pour prendre en compte certaines spécificités propres à certains pays. Le Luxembourg, ainsi que plusieurs autres pays européens, peuvent utiliser la flexibilité octroyée par le mécanisme européen de l'« *Effort Sharing Regulation* » (ESR) pour compenser des émissions jusqu'à **environ 40% de l'objectif du secteur des transports et environ 28% de l'objectif national de réduction des émissions de gaz à effet de serre en 2030** (p.r. à 2005).

Le coût de cette compensation moyennant l'achat de certificats européens est fonction du prix de la tonne de CO₂, du coût des certificats pour la couverture en énergies renouvelables et de l'écart entre le niveau d'émissions et l'objectif à atteindre. Un calcul approximatif basé sur les données de 2022 peut estimer ce coût de conformité à environ 150€/1.000l de diesel : Il est donc possible de se conformer aux objectifs européens 2030 pour un coût qui correspond à moins de 35% des recettes provenant des accises sur les ventes de diesel aux professionnels.

¹ Regulation (EU) 2018/842

À l'inverse, une hausse trop importante des accises risque d'entraîner la perte de la majorité des ventes de diesel aux camionneurs professionnels, comme ils vont se ravitailler dans les pays avoisinants. Ceci correspond donc à une perte, un coût d'opportunité de 480€ par 1.000 litres, à comparer au coût de conformité aux objectifs européens à travers l'achat de certificats.

Outre le coût, le financement des compensations d'émissions permet de réaliser des projets de décarbonation dont l'impact sur la réduction réelle des émissions est bien plus important que lors de la délocalisation des émissions.

Afin de pouvoir compenser une partie des émissions, le **Luxembourg devra de nouveau signaler son intention à la Commission européenne d'utiliser la quantité maximale de cette flexibilité lors des périodes de mise en conformité prévues dans le cadre de l'ESR en 2024 et en 2027.**

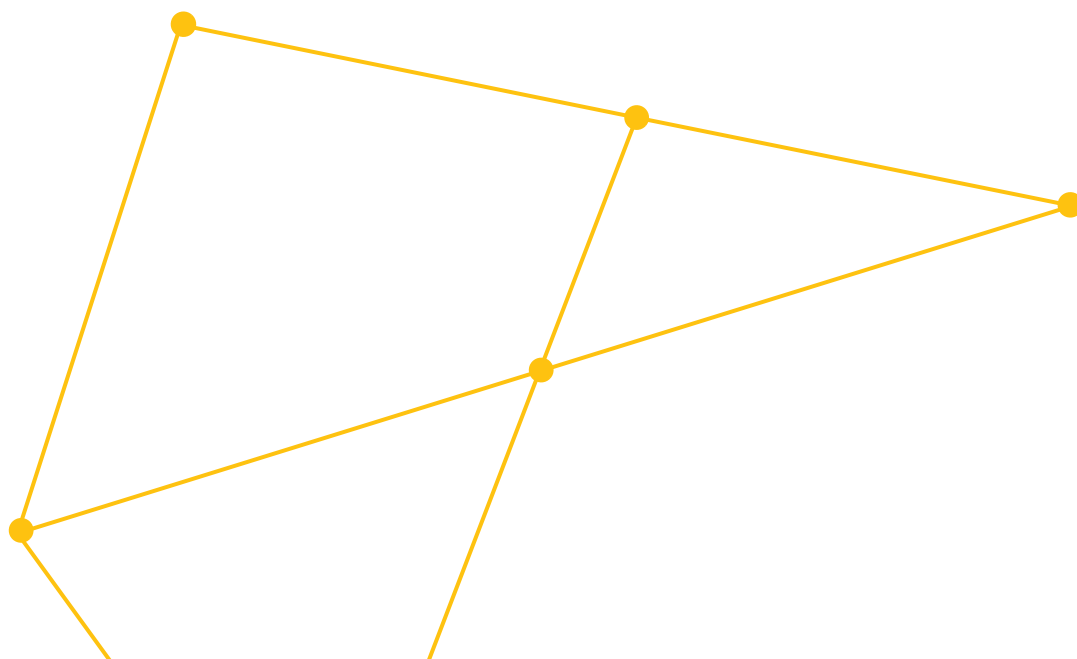
Dans le même ordre, la directive relative aux énergies renouvelables permet aux États membres de convenir du transfert statistique d'une quantité définie d'énergie produite à partir de sources renouvelables d'un État membre à l'autre. Le Luxembourg a récemment conclu un tel accord de coopération avec le Danemark pour investir dans de nouveaux projets dans le domaine des énergies renouvelables. Une étude de coût approximatif (voir page 27) montre là-aussi que les coûts d'opportunité de la délocalisation des émissions

sont considérablement plus élevés comparés aux coûts de conformité aux objectifs climatiques de la coopération par transfert statistique. Le fait d'acheter des certificats a en plus le grand avantage qu'ils sont issus de projets qui **apportent une vraie réduction de CO₂**, ce qui rapporte un réel bénéfice pour le climat par rapport à la délocalisation des ventes de carburant en transit.

Avec un objectif climatique national déjà plus élevé que l'objectif européen, l'économie luxembourgeoise risque de perdre en compétitivité et il devient d'autant plus important de réaliser les ambitions politiques de façon « cost-effective ».

Le coût de la compensation des émissions

Le règlement sur la répartition de l'effort (« Effort Sharing Regulation ») permet à onze États membres, dont le Luxembourg, d'utiliser une quantité limitée de quotas du système d'échange de quotas d'émissions (SEQE) pour compenser les émissions dans les secteurs relevant de la répartition de l'effort entre 2021 et 2030. Il s'agit des États membres dont les objectifs nationaux de réduction **sont nettement supérieurs à la moyenne de l'Union européenne et à leur potentiel de réduction efficace au regard des coûts**, ou qui n'ont pas alloué de quotas du SEQE de l'UE à titre gratuit aux installations industrielles en 2013. La limite maximale pouvant être utilisée chaque année au cours de la période 2021-2030 est fixée à 4% des émissions.



ÉTUDE DU GROUPEMENT ÉNERGIES MOBILITÉ LUXEMBOURG SUR LE COÛT APPROXIMATIF DE LA COMPENSATION DES ÉMISSIONS

	Volet décarbonation Coût approximatif et théorique pour rendre 1.000 litres de diesel conforme à l'objectif de réduction des émissions de CO ₂ en 2030		Volet énergies renouvelables Coût approximatif et théorique pour rendre 1.000 litres de diesel conforme à l'objectif de réduction des émissions de CO ₂ en 2030	
Objectif 2030	-55%	Emissions de CO ₂ en 2030 par rapport à 2005	35%	De la consommation finale d'énergie en 2030
Objectif déjà réalisé	-30%		12%	
Objectif restant à réaliser	-25%		23%	
Hypothèses	La tonne de CO ₂ s'achète à 100€/tCO ₂ , sachant que la tonne de CO ₂ dans l'ETS s'achète entre 80 et 90€/tCO ₂ aujourd'hui		Les certificats pour la couverture en énergies renouvelables s'achètent à 30€/MWh, en sachant que les certificats achetés par le gouvernement au Danemark pour atteindre l'objectif 2030 en matière d'énergies renouvelables étaient de l'ordre de 14€/MWh. 1.000 litres de diesel avec 8,0% de carburants renouvelables correspondent à 2,5 tCO ₂ , soit à 9,5MWh	
Calcul	2,5 tCO₂ X 0,25 X 100 €/tCO₂ = 87,5€ 1.000 litres de diesel émettent 2,5 tCO₂, Objectif de décarbonation 2030 restant à atteindre Hypothèse du montant de la taxe CO₂, 87,5€/1.000 litres		0,23 x 9,5 MWh x 30 EUR/MWh = 65,55€	
Conclusion	Ceci correspond donc à un « coût théorique » de 87,5€/1.000 litres de diesel afin que ce volume soit conforme à l'objectif de réduction des émissions de CO ₂ en 2030.		Ceci correspond donc à un « coût théorique » de 65,55€/1.000 litres de diesel afin que ce volume soit conforme à l'objectif de réduction des émissions de CO ₂ en 2030.	

- Le coût de conformité à l'objectif européen 2030 correspond approximativement à moins de **20% des recettes de l'Etat provenant** des accises sur le diesel.
- Le coût de conformité à l'objectif européen 2030 en matière d'énergies renouvelables correspond approximativement à environ **15% des recettes de l'Etat** provenant des accises sur le diesel.

Il est donc possible de se conformer aux objectifs européens 2030 pour un coût qui correspond à moins de 35% des recettes provenant des accises sur le diesel.

Le fait d'acheter des certificats a en plus le grand avantage, que ces certificats sont issus de projets qui apportent une vraie réduction de CO₂ ce qui rapporte un bénéfice réel pour le climat par rapport à la délocalisation des ventes de carburant en transit. Avec la différence importante entre le montant des pertes d'accises et la conformité des objectifs, l'Etat pourra financer par exemple des projets supplémentaires en faveur du climat ou des investissements sociaux.

Un cadre fiscal et légal attractif pour les carburants hautement renouvelables (« Lower Emission Fuels »)

Le principal défi de décarbonation du transport professionnel (i.e. poids-lourds) est aujourd'hui d'ordre technologique. Les technologies de batterie, l'hydrogène et les carburants synthétiques ne sont pas encore des solutions de décarbonation efficaces et économiquement viables. En attendant une révolution technologique dans ce domaine et l'émergence d'une technologie dominante, les carburants hautement renouvelables, tels que le HVO100, peuvent jouer un rôle important. Taxés aujourd'hui comme un diesel fossile, à l'exception de la taxe CO₂, les prix à la pompe sont encore trop importants pour inciter au passage vers ce type de carburants renouvelables. La défiscalisation, telle qu'introduite en Autriche récemment, permettrait de rendre les carburants renouvelables d'autant plus attractifs et de contribuer ainsi à la réduction réelle des émissions liées au transport de marchandises.

L'accélération de la mobilité électrique moyennant un cadre adéquat pour le déploiement d'une infrastructure de recharge privée

- La facilitation de l'extension des terrains

Le réseau des bornes de recharge sur les stations-services répondra à court terme avant tout aux besoins des automobilistes qui ne peuvent pas recharger leur voiture électrique à la maison ou sur le lieu de travail. Or, l'espace réduit sur les stations-services est un frein au développement de l'infrastructure de recharge. D'un côté, les extensions d'espace sont très difficiles à réaliser,

notamment dans les environnements urbains, et l'espace existant ne laisse que peu de places pour l'installation de bornes. La réduction des charges administratives et la facilitation de l'extension de terrains pour installer des bornes de recharge permettraient d'accélérer le déploiement.

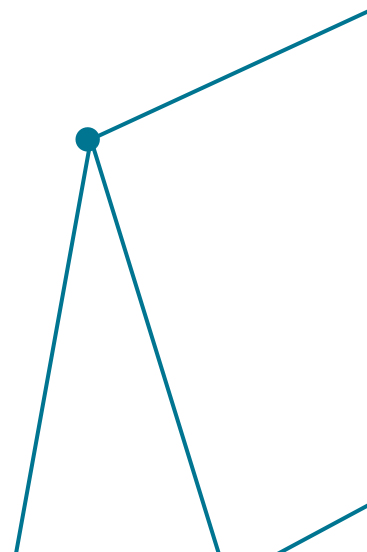
- Des concessions autoroutières conçues pour soutenir le développement des énergies renouvelables

Aujourd'hui, les fournisseurs ne sont pas autorisés de déployer des bornes de recharge sur les aires d'autoroutes. Ainsi, une reconception des contrats de concessions autoroutières serait un levier important afin d'inciter le concessionnaire à l'installation de bornes privées pour compléter les bornes publiques déjà installées.

CONCLUSION

L'analyse des enjeux de la décarbonation du secteur des transports au Luxembourg montre que la politique est contrainte à des arbitrages délicats pour atteindre les objectifs dans le secteur.

Les ventes de produits pétroliers représentent une part importante de la consommation finale d'énergie au Luxembourg et les efforts de décarbonation du secteur des transports sont essentiels pour atteindre les objectifs climatiques fixés pour 2030. Les mesures prises, comme l'augmentation des taxes sur les carburants pour délocaliser les ventes vers d'autres pays, ont eu un impact significatif sur le bilan des émissions de GES, mais ont également entraîné des pertes pour le secteur et les finances publiques.



Les carburants renouvelables, tels que le biodiesel et l'éthanol, sont actuellement utilisés en quantités limitées. Leur adoption plus large est freinée par des contraintes techniques et économiques. De plus, le développement de l'infrastructure de recharge pour mobilité électrique fait encore face à un certain nombre de contraintes.

La décarbonation du transport professionnel reste un défi majeur, surtout en l'absence de technologies bas carbone économiquement viables à court terme. Le recours à des carburants hautement renouvelables tels que le HVO et une mobilité électrique accrue semblent être des voies possibles, mais des politiques fiscales incitatives et un cadre réglementaire adapté sont nécessaires pour encourager cette transition.

La compensation des émissions grâce aux mécanismes européens de l'« Effort Sharing Regulation » offre une alternative à la délocalisation des émissions pour atteindre les objectifs climatiques. En plus d'un coût de conformité aux objectifs inférieur à celui de la compensation des émissions, ces mécanismes ont l'avantage de contribuer réellement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

JEAN-MARC ZAHLEN

*Conseiller énergie et environnement
auprès de la FEDIL
jean-marc.zahlen@fedil.lu*



Prix de l'Environnement de la FEDIL – Édition 2023

Le 21 novembre 2023 a eu lieu la cérémonie de remise du Prix de l'Environnement de la FEDIL, en présence de Serge Wilmes, ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité, de nombreux invités, des membres du jury ainsi que des lauréats de la promotion 2023.

Pour cette 18^e édition du Prix de l'Environnement de la FEDIL, 13 projets avaient été introduits, parmi lesquels le jury, composé d'experts issus des secteurs public et privé, a attribué trois prix.



PRIX DE L'ENVIRONNEMENT 2023 DANS LA CATÉGORIE « PRODUIT » :

« Sustainable Recyclable Packaging : oneBARRIER FibreCycle solutions » de Michelman International S.à r.l



Dans le cadre de la stratégie de l'UE, qui fixe de nouveaux objectifs en termes de réduction des déchets d'emballage et de recyclage des déchets d'emballage en plastique, Michelman International a développé, en collaboration avec deux partenaires, « OneBARRIER FibreCycle », une solution d'emballage en papier à haute barrière qui peut être recyclée dans la filière actuelle de déchets de papier et constitue une alternative durable aux structures d'emballage non recyclables à haute barrière, telles que les laminés complexes multi-matériaux utilisant de l'aluminium ou des feuilles métallisées.

Les partenaires ont collaboré sur les défis spécifiques d'un support à base de papier qui est hygroscopique et, initialement, sans propriétés de barrière. Ils ont étudié la manière dont les propriétés de barrière à l'oxygène et à la vapeur d'eau pouvaient être conférées, et ils ont mesuré et testé de manière approfondie la nouvelle structure afin de garantir une protection optimale du produit qui maximise la qualité, les opérations durables, la productivité et l'acceptation sur le marché.

En proposant une structure d'emballage recyclable et repulpable à haute barrière à base de papier comme alternative aux plastiques, le bénéfice pour l'environnement sera très important, étant donné que la solution peut être recyclée jusqu'à 94 % dans les filières de recyclage existantes. Les principaux segments de marché sont toutes les applications alimentaires sèches, y compris les emballages de café, de lait en poudre, de soupe sèche et de chocolat. Les producteurs recherchent des solutions papier haute performance avec des barrières à l'humidité et à la vapeur qui protègent le produit contre les agglutinations.

PRIX DE L'ENVIRONNEMENT 2023 DANS LA CATÉGORIE « PROCÉDÉ » :
« upGRADE » du groupe Ceratizit



Dans le cadre d'une stratégie de durabilité ambitieuse, Ceratizit a élargi son portefeuille de produits avec de nouvelles nuances durables appelées « upGRADE KLC20+ » et « upGRADE CT-GS20Y » qui ont une très faible empreinte carbone. Dans le domaine des outils en carbure pour l'usinage du bois, la nuance KLC20+, produite au Luxembourg, peut être utilisée non seulement pour les dents de scie et les couteaux, mais aussi pour les barres. La nouvelle nuance KLC20+ à faible empreinte carbone allie un niveau de performance maximal avec une matière première recyclée.

La matière première utilisée est de la poudre obtenue par recyclage de zinc. L'utilisation de cette matière première secondaire permet d'éviter tous les travaux d'extraction. Il en résulte donc beaucoup moins de déchets, moins de substances nocives pour l'environnement et moins d'eau consommée. Le recyclage du zinc étant en outre moins gourmand en énergie, il s'agit là d'un autre aspect positif pour l'environnement. Le PCF (Product Carbon Footprint) de 8,99 kg CO₂e/kg de produit est inférieur à celui d'un produit comparable de haute qualité. Le PCF du produit comparable est de 20,64 kg CO₂e/kg de produit, soit 230% du KLC20+.

Il est particulièrement important que ces économies ne soient pas réalisées au détriment de la qualité du produit final. Cela permet aux clients d'utiliser un produit avec des émissions plus faibles et des caractéristiques identiques. De plus, le zinc utilisé dans le recyclage du zinc est entièrement réutilisé. L'énergie utilisée pour ce processus est produite de manière renouvelable. Cela rend ce produit tout à fait adapté à un concept d'économie circulaire.

PRIX DE L'ENVIRONNEMENT 2023 DANS LA CATÉGORIE « GESTION » :
« Station d'épuration : Traitement et recyclage des eaux résiduelles issues de la production » de la Brasserie Nationale S.A.



Soucieuse de réduire son impact environnemental, et notamment de diminuer sa consommation en eau de qualité puisée sur site à des fins de production, la Brasserie Nationale a décidé d'investir en une station d'épuration avec l'objectif de réutiliser les eaux résiduelles et de diminuer considérablement sa consommation d'eau. Intégrée sur le site de Bascharage, la nouvelle installation de traitement et de recyclage des eaux résiduelles a permis à la Brasserie Nationale d'économiser près de 50% en eau depuis sa mise en service fin 2022. Alors que dans les années 80, il fallait 12 litres d'eau pour produire 1 litre de bière, plusieurs investissements avaient déjà permis de réduire ce chiffre à 4 litres d'eau pour 1 litre de bière. Grâce à la station d'épuration, la Brasserie Nationale a donc pu réduire encore une fois la quantité d'eau nécessaire de 50% !

L'installation, relativement compacte et complètement automatisée, comprend un bioréacteur d'une capacité de 600 m³, une unité BRM (bioréacteur à membranes) composée de quatre tours de filtration et une installation de filtration OI (osmose inverse). Sous l'effet de l'activité biologique dans le bioréacteur et à la suite de plusieurs étapes de traitement, des boues issues des eaux résiduaires sont récupérées et collectées par un tiers en vue d'un traitement en dehors du

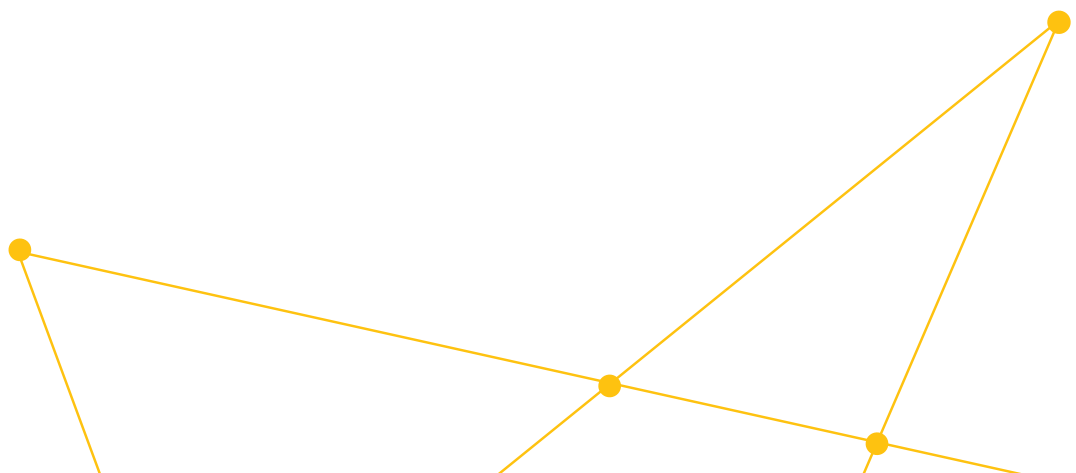
site. La station d'épuration, qui peut traiter 360 000 litres d'eau par jour, permet de traiter les eaux usagées par un processus de décantation de filtration et enfin d'osmose inverse, permettant de réutiliser 70% des eaux usagées et traitées et de diminuer la charge polluante de 90% grâce à cet investissement substantiel. Ces eaux retraitées sont utilisées dans un circuit d'eau distinct, qui a comme seule fonction le nettoyage, la production de vapeur et le refroidissement.



Ces trois projets répondent parfaitement aux critères fixés dans le règlement du Prix de l'Environnement, à savoir l'intérêt écologique, le caractère novateur, le développement durable et l'application pratique. Les lauréats se sont vu remettre leurs diplômes ainsi que des films conçus spécifiquement pour l'occasion et qui illustrent les projets respectifs.

Dans son discours précédant la remise du Prix de l'Environnement, la présidente de la FEDIL, Michèle Detaille, s'est félicitée de la qualité des projets présentés dans le cadre de ce concours, ce qui prouve que les entreprises sont prêtes à s'engager dans le débat pour contribuer à l'atténuer le

changement climatique. Ce constat illustre l'attitude de la communauté industrielle au Luxembourg qui continue de croire que le leadership climatique de l'Europe peut créer l'une des plus grandes opportunités pour la prospérité future. Or, pour ce faire, il est essentiel de renforcer les capacités de fabrication industrielle, de reconsidérer la stratégie énergétique, de développer plus rapidement les énergies renouvelables et de renforcer la capacité administrative afin d'accélérer les procédures d'autorisation. En aucun cas, la décarbonisation de l'Europe ne peut être le résultat de sa désindustrialisation !





La soirée a également été ponctuée par une keynote du Prof. Stefan Lechtenböhrer sur le thème : « Les défis de la décarbonisation industrielle - l'UE peut-elle rester compétitive? ». La présentation a exploré les défis fondamentaux auxquels sont confrontées les industries lourdes européennes lors de leur transformation vers une économie à faible émission de carbone. Dans ce contexte, les stratégies allemandes actuelles et les politiques de soutien aux industries pendant la transition ont été examinées.

Article :

LAURENCE KAYL

Responsable communication à la FEDIL
laurence.kayl@fedil.lu

Photos :

KEVEN ERICKSON

Un entretien plus long avec le Prof. Lechtenböhrer est disponible dans notre rubrique « Interview ».



**PRIX
SÉCURITÉ - SANTÉ
AU TRAVAIL**

APPEL À CANDIDATURES AUX ENTREPRISES ET ORGANISATIONS



24.01.2024

DATE DE LIMITE DE DÉPÔT



INFORMATIONS

visionzero.lu/fr/prix-sst-2024



À GAGNER

5.000 €

+ RÉALISATION D'UNE VIDÉO



**FORUM
SÉCURITÉ - SANTÉ
AU TRAVAIL**
Salon



15.05.2024

REMISE DU PRIX
@ LUXEXPO THE BOX

Initiateurs :



**VISION
ZERO**
RISQUES
ACCIDENTS
MORTS

Actualités de la FEDIL

FEDIL CONFERENCE – ONE YEAR TO GO: HOW TO PREPARE FOR THE NIS 2.0 DIRECTIVE ON CYBERSECURITY ?

17 October 2023

On 17 October 2023, FEDIL hosted the conference “One year to go; how to prepare for the NIS 2.0 directive on cybersecurity”. The conference was the opportunity to understand what is at stake for organizations, which compliance framework to implement, what requirements must be met, and what the sanctions are in case of non-compliance.

Céline Tarraube, Adviser Digital & Innovation at FEDIL, introduced the directive, which operates a real paradigm shift in terms of cybersecurity aiming at ensuring a high common level of cybersecurity of networks and information systems across Europe, and at strengthening the resilience of the European Union's IT infrastructures against cyberattacks. Then, she presented the new scope of the directive and the higher number of sectors covered to provide even stronger protection. The criteria to identify the two categories of regulated entities, essential or important, have been explained as well. The changes in the NIS 2.0 lead to a higher number of entities in the scope.

She gave the floor to Laurent de la Vaissière, Partner at KPMG who gave an overview of the main requirements entities will have to comply with in terms of governance, cybersecurity risk-management measures and reporting obligations. He concluded by highlighting that organizations must take immediate steps to assess whether they fall into the scope of the directive and whether they qualify as essential or important entities.

Sheila Becker, Head of Network and Information Systems Security at the “Institut Luxembourgeois de Régulation” presented the collaborative approach taken by the regulator

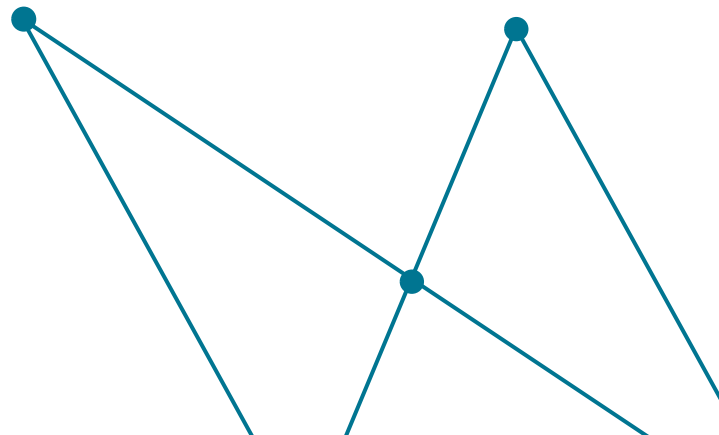
for its supervision under the NIS 2.0 Directive and the tools used to supervise concerned entities. She presented the two supervisory regimes applied to essential and important entities. She highlighted the fact that many companies are still unaware that they will be subject to NIS 2.0 from 18 October 2024 onwards.

Then, Cécile Gellenoncourt, Head of service line and Supervision of information systems and of Support PFS at the “Commission de Surveillance du Secteur Financier” explained the changes to be expected for the professionals of the financial sector in moving from NIS 1.0 to NIS 2.0 in terms of oversight framework, cybersecurity risk management measures and incident reporting.

François Thill, Director for Cybersecurity and Digital Policies at the Ministry of the Economy insisted on the need to increase cybersecurity maturity while leveraging synergies through coordination, collaboration and information sharing under the NIS 2.0 directive.

Last one on stage was Pascal Steichen, CEO of the Luxembourg House of Cybersecurity. He presented how to secure Luxembourg's Digital Future with government-backed cybersecurity initiatives and funding opportunities targeting start-ups and SMEs such as the Financial Support to Third Parties (FSTP) coordinated by the National Cybersecurity Competence Center Luxembourg (NCC-LU).

Presentations were followed by a Q&A session.



CERCLE DES CHEFS DU PERSONNEL

18 octobre 2023

Nous avons eu le plaisir d'inviter les responsables des ressources humaines de nos membres à une nouvelle session d'information le 18 octobre 2023 au cours de laquelle plusieurs sujets relatifs à la gestion des ressources humaines ont été abordés, dont notamment :

- **Nouveautés législatives**

- ◊ Modalités pratiques de la loi du 15 août 2023 portant modification du Code du travail en vue de la transposition de la directive (UE) 2019/1158 (instauration du congé d'aidant et du congé pour raisons de force majeure)
- ◊ Recrutement de ressortissants d'États tiers de l'UE : Modalités pratiques de la loi du 7 août 2023 portant modification de la procédure en obtention d'un certificat autorisant à recruter une personne d'un pays tiers de l'UE (intervention de l'Agence pour le développement de l'emploi ADEM)
- ◊ Télétravail : Modalités pratiques sur le nouvel accord-cadre européen en matière de sécurité sociale (intervention du Centre commun de la sécurité sociale CCSS)

- **Attrait de talents**

- ◊ High Qualified Talent Bridge – Projet FEDIL/HEC Liège Luxembourg (intervention de HEC LL)
- ◊ Comment recruter dans un marché incertain et concurrentiel ? (intervention de la Federation for Recrutement, Search & Selection fr2s)
- ◊ Nouvelle enquête de la FEDIL sur les qualifications de demain dans l'industrie

L'évènement s'est poursuivi avec une session « questions/réponses » ayant particulièrement concerné les modalités pratiques de l'accord-cadre européen en matière de sécurité sociale. L'évènement s'est clôturé avec un verre d'amitié où les participants ont eu l'occasion de s'échanger et de continuer les débats. La FEDIL tient à remercier tous les représentants externes ayant participé à cette édition.

Les présentations sont disponibles sur la page de l'évènement sur fedil.lu/events.

JOBDAY ADEM-FEDIL

26 octobre 2023

La FEDIL, en collaboration avec l'ADEM, a récemment organisé une nouvelle édition du Jobday destinée aux profils de l'industrie. Cet événement a eu lieu le 26 octobre 2023 dans les locaux de la Chambre de Commerce. Cette initiative s'inscrit dans le cadre du programme « Entreprises, partenaires pour l'emploi » conclu entre l'Union des entreprises luxembourgeoises (UEL) et le gouvernement.

Ce Jobday a permis à 22 entreprises membres de la FEDIL de rencontrer en tête-à-tête des demandeurs d'emploi ayant des profils variés, notamment des titulaires de PhD/ingénieur (junior/expérimenté), de techniciens niveau 1^{ère} / BTS (junior/expérimenté) ou encore des détenteurs de DAP technique (junior/expérimenté). Une présélection de 220 profils avait été réalisée par les conseillers « Industrie et Logistique » de l'ADEM en fonction des postes à pourvoir déclarés auprès de l'ADEM.

La FEDIL tient à remercier les entreprises sélectionnées ayant participé à cette édition en fonction des compétences recherchées. Accumalux, ArcelorMittal, Brinks, Cargolux, Ceratizit, Costantini, CPI, Elco, Encevo, Fanuc, Geprolux, John Zink, Kone, KPMG, Luxlait, Luxscan Technologies, Minusines, Paul Wurth, Plastipac, Rotarex, Solarcleano et Veolia ont tous contribué à la réussite de cet événement.

Il convient de souligner que certains employeurs se sont dits particulièrement satisfaits, ayant repéré des profils exceptionnels lors de ce Jobday. De plus, plusieurs d'entre eux ont précisé avoir embauché des candidats identifiés lors du précédent Jobday ADEM-FEDIL en avril dernier.

Nous anticipons déjà avec enthousiasme le prochain Jobday ADEM-FEDIL prévu pour le mois d'avril 2024.



BUSINESSEUROPE'S COUNCIL OF PRESIDENTS GATHERS IN BRUSSELS

23 - 24 November 2023

The Council of Presidents (COPRES) of BusinessEurope, the European business association in which FEDIL holds a founding membership, convened in Brussels on 23 and 24 November 2023. This meeting was hosted by the Belgian business federation VBO-FEB and served as a prelude to the forthcoming Belgian Presidency of the Council of the European Union, scheduled to commence in 2024.

Comprised of the Presidents representing BusinessEurope's 40 member federations, COPRES set an ambitious agenda for these two days of intensive discussions and interactions.

Day One: Insights from security and technology experts

The first day was packed with engaging dialogues. Catherine De Bolle, Executive Director of Europol, led discussions on the critical issue of cybersecurity. Additionally, COPRES welcomed Mircea Geoana, NATO's Deputy Secretary-General, who delved into the world of disruptive technologies.

The highlight of the day was the high-level audience with His Majesty King Philippe of the Belgians.

In the evening, COPRES gathered for a dinner featuring Vice-Prime Minister Paul Van Tigchelt. This event served as a platform to articulate their expectations and concerns to the Belgian presidency. Of utmost importance was the need to expedite the adoption of critical proposals aimed at bolstering competitiveness and fostering the growth of small and medium-sized enterprises (SMEs).



Day two: COPRES Adopts the Brussels Declaration

On 24 November, COPRES concluded its meeting by adopting the Brussels Declaration. This declaration highlights three pivotal priority actions for the Belgian Presidency:

1. Creating regulatory breathing space: To ensure the European single market remains dynamic and resilient.
2. Balancing security and economic openness: Striving for equilibrium between safeguarding Europe's interests and promoting economic openness.
3. Aligning the Green Deal with industrial goals: Ensuring that Europe's ambitious Green Deal aligns with industrial growth and competitiveness.

During the gathering, COPRES had an exchange of views with Valdis Dombrovskis, Executive Vice President of the European Commission, on making Europe an attractive destination for investment. The discussions that day also extended to Koen Lenaerts, President of the Court of Justice of the European Union (CJEU), who presented the CJEU's important role in safeguarding European business interests.

As FEDIL and the COPRES members departed Brussels, the resounding message was clear: European businesses are poised to work hand in hand with the Belgian EU Presidency to navigate the complex challenges and opportunities that lie ahead in the pursuit of a prosperous, competitive, and sustainable European economy.

Brussels declaration : Empowering Europe's Economy



BREAKFAST MEETING WITH ENRICO LETTA: SHAPING THE FUTURE OF THE SINGLE MARKET

27 November 2023



On 27 November 2023, FEDIL had the honour of hosting a high-profile working breakfast featuring Enrico Letta, the former Prime Minister of Italy and the current President of the Jacques Delors Institute. Enrico Letta was entrusted by the European Council and the European Commission with a pivotal task to draft an independent Report on the future of the Single Market. In a collaborative effort, our sister organizations, ABBL, ALFI, and ACA, also actively participated in this event.

The central focus of the meeting was the presentation of Enrico Letta's Report, providing Luxembourg associations with a platform to share their insights and considerations. FEDIL seized the opportunity to underscore the Single Market's paramount importance in bolstering Luxembourg's competitiveness and economic vitality.

During the session, FEDIL presented instances of policies that have contributed to fragmentation within the internal market. These included the EU directive proposal on Corporate Sustainability Due Diligence, Posting of Workers directive, and the diverse responses of EU Member States to the ongoing energy crisis.

In addition, FEDIL put forward a series of key recommendations:

- 1. A call for genuine political commitment:** FEDIL emphasized the necessity of a real Single Market strategy at the political level. It urged political leaders to reaffirm the Single Market as a paramount priority within their agendas.
- 2. Enhancing impact assessments:** FEDIL urged policymakers to incorporate a "Single Market test" into impact assessments, encompassing both new and existing legislative initiatives. The overarching goal is to ensure EU legislation prevents discrepancies in transpositions among Member States, fostering uniformity.
- 3. Uniform transposition and national-level obstacles removal:** FEDIL highlighted the imperative for Member States to consistently transpose EU legislation and dismantle national-level barriers. The aim is to create a level playing field that fosters fair competition.
- 4. Strengthening market surveillance and enforcement:** FEDIL encouraged the Commission and Member States to intensify their efforts in internal market surveillance. FEDIL advocated for the European Commission to assume the role of guardian of the treaties, employing infringement procedures and referring cases to the Court of Justice of the European Union whenever necessary.

With great anticipation, FEDIL awaits the release of Enrico Letta's Report. FEDIL remains committed to actively contributing to the discourse on the Single Market, underlining its pivotal role in the success of Luxembourg's business environment. As Luxembourg's leading business federation, FEDIL will continue to champion the interests of its member companies in shaping the future of the Single Market.

boldbold

boldbold

boldbold

boldbold

BOLD INNOVATION

boldbold

boldbold

DIH on Tour to the Smart Production Solutions (SPS) Fair and Siemens' digital factory

On 14 and 15 November 2023, the Luxembourg Digital Innovation Hub organized a special edition of the DIH ON TOUR to Nurnberg and Amberg in Germany. The two-day tour was a great opportunity for industry players and digital enthusiasts to discover the latest advancements and breakthroughs in the world of industrial automation and digital transformation. Various people representing production companies, solution providers, research and other institutions from the Luxembourgish manufacturing ecosystem joined the tour.

The programme for this study trip included a visit to the Smart Production Solutions (SPS) fair in Nuremberg where participants could gain a deeper understanding of market forces in the electric automation sector and discover what's new in the value chain from automatic solutions to complete systems. With its unique concept, the SPS fair 2023 covered the entire spectrum of smart and digital automation – from simple sensors to intelligent solutions, from what is feasible today to the vision of a fully digitalized industrial world. Visitors had access to cutting-edge innovations in drive systems and

components, peripheral equipment, Interface technology, sensor technology, control technology, industrial software and communication and mechanical infrastructure.

The SPS fair was really interesting and delivering on the expectation on Smart Production Solutions, 16 large fair halls filled with concepts, technology and solutions driving digitalization. All global market leaders up to specialized enablers were presenting innovative products and solutions for the world of automation in industry and manufacturing. In addition to the classic automation topics of control technology, drive technology, and sensor technology, software & IT is becoming an increasingly important issue in manufacturing. As a result, attention is increasingly turning to the use of artificial intelligence and IT security in the automation world.

With 1.200 exhibitors this year, the SPS fair was surely too much for a day visit, but sufficient to get inspired on latest technology trends or finding concrete solutions for industry challenges.



On the second day of this special DIH tour, the participants went for a visit of THE IMPULSE Amberg, the newly built Siemens visitor center in Amberg which combines a Showcase and Experience Center as well as a Science Lab under one roof. In the digital factory in Amberg, Siemens produces precision products such as programmable logic controllers (PLCs) and human-machine interfaces. It is a world-class digital factory, pioneering digitisation initiatives to increase efficiency and shorten time-to-market.

In fact, without having enlarged its production area (10,000 m²) and with almost no change in personnel, the plant has increased its production capacity thirteen-fold since it opened in 1989. These efficiency gains have also increased production flexibility, enabling the plant to manufacture more than 1,000 product variants a day and one product every second.

The World Economic Forum (WEF) has named the Siemens Electronic Works in Amberg as Sustainability Lighthouse. The designation acknowledges its proactive approach to drive the future of sustainable manufacturing with energy and resource-efficient operations.

The tour of this very specific visitor center was truly impressive and showed how Siemens is responding to the challenges of more flexible production combined with continuous high efficiency, quality improvement, managing a large number of different products and their variations.

Apart from the 2 inspiring and interesting visits, this special DIH on Tour was a good opportunity for networking and exchange of experiences between the different participants.

GEORGES SANTER

*Responsable digitalisation et
innovation auprès de la FEDIL
georges.santer@fedil.lu*



want to see
YOUR AD

here ?
here ?
here ?

Find out how.



L'attrait et la rétention des ... entreprises

Malgré une situation économique difficile qui risque de mettre en péril maints emplois, le défi majeur des entreprises établies soit au Luxembourg soit à l'étranger est actuellement de pouvoir disposer des compétences adéquates qui permettent de faire fonctionner, maintenir en activité et développer les entreprises actives dans l'ensemble des secteurs économiques.

L'attrait et la rétention des talents sont d'ailleurs une priorité thématique dans l'accord de coalition du nouveau gouvernement en faveur des entreprises luxembourgeoises. La nouvelle coalition a aussi déclaré vouloir moderniser et mettre fin à la rigidité du droit du travail luxembourgeois.

Dans le cadre de l'annonce d'initiatives en vue de stimuler la demande dans le domaine de la construction afin d'encourager et d'accélérer des investissements générant de l'activité et procurant du travail aux entreprises du bâtiment et du parachèvement ainsi qu'à leurs fournisseurs de matériaux de construction, le futur gouvernement n'avait probablement pas envisagé le contre-courant résultant du comportement de certains représentants de salariés dont les emplois sont actuellement en péril.

Un atout indéniable du Luxembourg, par rapport à ses pays voisins et ses concurrents sur le plan international, était dans le passé la paix sociale et l'absence de conflits sociaux avec leur impact négatif sur le fonctionnement des entreprises, la continuation de leurs activités et la confiance des investisseurs potentiels.

Cet avantage compétitif est en train d'être mis à l'épreuve au vu des dernières évolutions en matière de dialogue social. Différentes entreprises ont été confrontées à des mouvements de grève et certains secteurs se trouvent exposés à des menaces de grèves sur base de prétextes fallacieux.

Est-ce qu'il faut en déduire une absence de volonté ou une incapacité des syndicats représentatifs au niveau national d'assumer leur responsabilité pour le maintien dans l'emploi des salariés représentés ou s'agit-il d'un simple jeu préélectoral en amont des élections sociales prévues pour le 12 mars 2024 ? Indépendamment de la réponse, ce seront inévitablement les salariés prétendument représentés qui en feront les frais.

S'y ajoute la soi-disant solidarité inconditionnée et irresponsable d'acteurs publics et politiques, espérons-le dans l'ignorance du cadre légal applicable, mais se désintéressant apparemment des bases réelles du litige social, en faveur de manifestants qui ont volontairement renoncé aux avantages leur procurés par une convention collective alors que leur employeur, confronté à des problèmes économiques réels, était disposé de trouver des solutions dans le cadre du dialogue social afin de pouvoir maintenir leurs avantages et leurs emplois.

Le dialogue social n'est pas à sens unique. Il sert à trouver des solutions tenant compte des besoins, des contraintes et des défis des uns et des autres au vu de la situation à laquelle l'entreprise ou le secteur est confronté. Sinon, il n'a pas de raison d'être et tous les efforts y consacrés risquent d'être voués à l'échec. Il semble que cette compréhension élémentaire du concept du dialogue social ne soit plus partagée à l'heure actuelle.

En outre, tout dialogue doit se baser sur des positions responsables, sinon le conflit est inévitable.

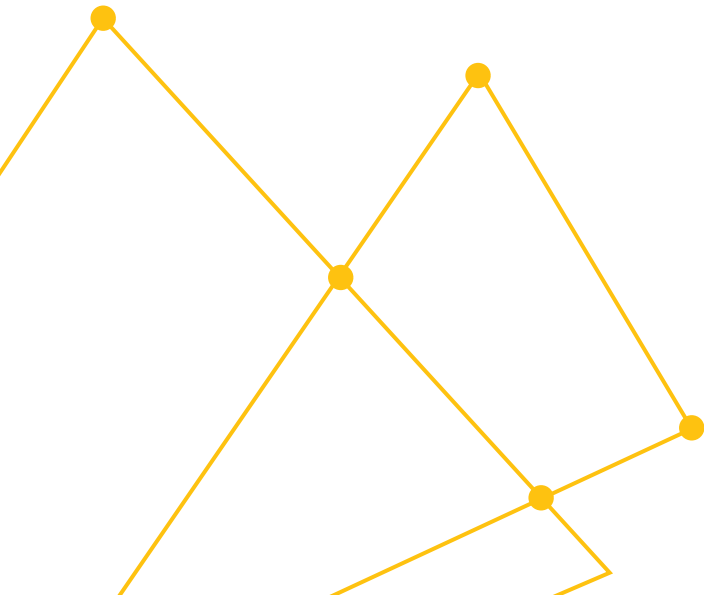


Il est évident que les entreprises ont besoin de salariés motivés et engagés pour pouvoir fonctionner, mais il est aussi évident que faute d'entreprises pouvant compter sur une collaboration constructive des représentants du personnel et des partenaires politiques raisonnables et responsables, les emplois au Luxembourg risquent d'être mis en péril et les investissements risquent d'être orientés vers des pays offrant davantage de garanties et dans lesquels il est possible de trouver des solutions plus adaptées aux besoins des salariés et des entreprises dans un dialogue social constructif.

Ainsi, les préoccupations en matière d'attrait et de rétention ne valent plus seulement pour les talents, mais aussi pour les entreprises, car sans entreprises pouvant évoluer dans un environnement social accueillant, les talents devront trouver leur bonheur au-delà des frontières du Grand-Duché.

MARC KIEFFER

*Secrétaire général
Responsable affaires juridiques et
sociales auprès de la FEDIL
marc.kieffer@fedil.lu*



Comment lutter contre la recrudescence de l'absentéisme et les coûts énormes qui en découlent ?

D'après le dernier rapport¹ sur l'absentéisme au lieu de travail au Luxembourg pour l'année 2022 de l'Inspection générale de la sécurité sociale (IGSS), le taux d'absentéisme² a fortement augmenté de 4,4 % en 2021 à 5,2 % en 2022, augmentation la plus importante d'une année à l'autre depuis le début de l'analyse de ces données en 2006 par l'IGSS. Même en 2020, 1^{re} année de la pandémie du Covid-19, le taux d'absentéisme n'a pas augmenté de manière aussi importante par rapport à l'année 2019, il a en effet augmenté de 0,7 % entre ces deux années. Entre 2013 et 2019, le taux d'absentéisme observé s'est généralement situé entre 3,7 et 3,9 %. Le taux d'absentéisme constaté en 2022 est en même temps le plus élevé au Luxembourg depuis le début de l'analyse de ces données.

Le secteur de la santé humaine et de l'action sociale est le secteur ayant le taux d'absentéisme le plus élevé avec 7,1 %, suivi par le celui observé dans le secteur de la construction (6,2 %) et celui dans l'industrie (6,1 %). Tous les secteurs d'activité ont néanmoins vu leur taux d'absentéisme augmenter. La FEDIL constate aussi qu'à l'heure actuelle, le taux d'absentéisme reste assez élevé dans beaucoup de secteurs d'activité et que cette tendance négative se poursuit³.

Un autre record négatif et choquant : le coût direct de l'absentéisme a en 2022 franchi la limite d'un milliard d'euros. Il se situe en effet à 1.034 millions d'euros (en 2021 à 932,1 millions d'euros et en 2020 à 900,3 millions d'euros). Il convient néanmoins de préciser que le coût réel des absences est beaucoup plus élevé. Effectivement, la continuation de la rémunération à charge des employeurs (en général les 13 premières semaines) ainsi que les indemnités pécuniaires de maladie versées par la Caisse nationale de santé (CNS) ne tiennent nullement compte du vrai coût économique de ce phénomène pour les entreprises et la société, qui est à notre vue largement sous-estimé. Au coût réel s'ajoute, entre autres, la prestation d'heures supplémentaires des salariés présents sur le lieu de travail et contraints de compenser, dans

la mesure du possible, l'absence des collègues en incapacité de travail, le recours à des salariés intérimaires ou encore le paiement d'indemnités de retard par les entreprises pour des travaux retardés, voire non réalisés.

Il va sans dire que cet absentéisme massif dans les entreprises perturbe le bon fonctionnement de ces dernières et que les salariés présents sur le lieu de travail sont obligés de pallier les absences de leurs collègues de travail. Les absences des uns entraînent ainsi des répercussions sur l'équilibre vie professionnelle – vie privée des autres sans que l'employeur en soit responsable.

Il est évident que la FEDIL ne remet pas généralement en cause la bonne foi d'un salarié en incapacité de travail, mais certaines pratiques observées dans les entreprises vont néanmoins dans la mauvaise direction. Ainsi, plusieurs entreprises nous rapportent que certains salariés, plutôt ceux travaillant à temps partiel, seraient régulièrement et avec une périodicité définie en incapacité de travail afin de minimiser les coûts liés au déplacement sur le lieu de travail. Un tel comportement est non seulement inadmissible vis-à-vis de l'employeur, mais également injuste vis-à-vis des collègues de travail. Ce comportement est susceptible de provoquer une attitude sociétale d'insouciance, si de tels abus continuent à être tolérés, respectivement si les entreprises restent dépourvues de moyens d'action réels.

Les remèdes à l'absentéisme abusif sont limités. La FEDIL serait néanmoins ouverte à la discussion sur l'introduction éventuelle d'un jour de carence (donc le fait que le salarié ne recevrait plus de revenu de remplacement dès le 1^{er} jour de son absence) en cas d'incapacité de travail déclarée d'un salarié. Ceci permettrait notamment de lutter contre les absences répétées et abusives d'un jour de travail causant généralement le plus de désorganisation dans les entreprises en vertu de leur caractère imprévisible pour les entreprises.

¹ <https://igss.gouvernement.lu/fr/publications/apercus-et-cahiers/apercus/202310no25.html>

² Défini par 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

³ <https://fedil.lu/fr/press-releases/conseil-dadministration-de-la-fedil-du-25-septembre-2023/>

Une autre piste de solution serait une législation sur les contre-examens médicaux que l'employeur est déjà en droit d'organiser afin de pouvoir combattre la présomption de maladie résultant d'un certificat d'incapacité de travail. Ainsi, il a la possibilité de recourir à des médecins librement choisis et prêts à réaliser ces contre-examens médicaux du salarié afin de vérifier la véracité de l'incapacité de travail de ce dernier. Au moins deux médecins doivent néanmoins constater l'absence d'une pathologie médicale afin de pouvoir renverser la présomption de maladie découlant du certificat d'incapacité de travail. Il a dans ce contexte été jugé que l'absence injustifiée du salarié à un des deux contre-examens médicaux organisés par l'employeur après que le premier contre-examen médical a conclu à l'absence de pathologie médicale du salarié concerné, peut même constituer, selon les circonstances, une faute grave dans le chef de ce dernier⁴. Une législation sur les contre-examens médicaux permettrait néanmoins d'éclaircir les règles établies au fil des années par la jurisprudence et d'avoir un cadre juridique certain pour les employeurs. Il est également à déplorer que beaucoup de médecins sont réticents à pratiquer de tels contre-examens médicaux afin d'éviter tout risque de contradiction entre professionnels.

La FEDIL serait également favorable à un renforcement du contrôle administratif opéré par le Service contrôle et gestion des certificats d'incapacité de travail de la CNS. En effet, les statuts de cette dernière prévoient qu'un contrôle administratif des personnes en arrêt de travail pour cause de maladie ou d'accident peut être effectué par la CNS, tant pendant la période où la charge de l'indemnisation demeure chez l'employeur que pendant celle où la CNS prend en charge l'indemnité pécuniaire de maladie. Ainsi, le fait de ne pas être présent au moment du contrôle au domicile par l'agent de la CNS, peut, d'un côté, et selon le cas, constituer un indice pour l'employeur permettant, avec d'autres éléments probants, de remettre en cause la présomption de l'incapacité

de travail du salarié et, de l'autre côté, entraîner des pénalités pour le salarié en cas d'absence injustifiée lors du contrôle opéré par la CNS. En pratique, le service compétent de la CNS procédant audit contrôle s'avère néanmoins peu réactif et inefficace. Effectivement, après avoir rempli le formulaire sur le site internet de la CNS en vue d'un contrôle administratif, l'employeur ne reçoit de réponse qu'après le retour au travail du salarié ou pas de réponse du tout. Plus de moyens et de pouvoirs pour le service compétent nous paraissent dès lors nécessaires afin de rendre le contrôle administratif plus efficace.

Enfin, l'introduction de primes de présence, respectivement la transformation de primes existantes en primes de présence, afin de récompenser les salariés n'étant quasiment jamais en incapacité de travail durant une période de référence définie pourrait aussi aider à combattre les absences abusives. Certaines conventions collectives internes ou sectorielles prévoient déjà à l'heure actuelle des primes dont le montant est réduit en fonction des jours d'absence. La prime est complètement supprimée lorsqu'un certain seuil est dépassé.

PHILIPPE HECK

*Conseiller affaires juridiques
et sociales auprès de la FEDIL*
philippe.heck@fedil.lu



⁴ Cour d'appel, 20.10.2016, n° 42801 du rôle

Les équipementiers automobiles sont sous pression

Touchés de plein fouet par les crises à répétition, ils doivent investir dans les technologies d'avenir pour relever les défis de demain.

Début novembre, la CLEPA (European Association of Automotive Suppliers) et McKinsey & Company ont présenté les résultats de leur enquête semestrielle dans le secteur des équipementiers automobiles. Basée sur plus de 150 réponses, l'enquête fournit des perspectives sur le climat des affaires, les tendances, les défis actuels et les opportunités du secteur.

L'enquête révèle des perspectives générales mitigées, 39% des personnes interrogées ayant un point de vue négatif et 31% un point de vue positif. La moitié des équipementiers automobiles s'attendent à de faibles bénéfices, voire à des pertes, tandis que 43% d'entre eux s'inquiètent de la compétitivité de l'UE et que 41% pensent que d'autres régions ont une longueur d'avance dans la mise sur le marché de nouvelles technologies.

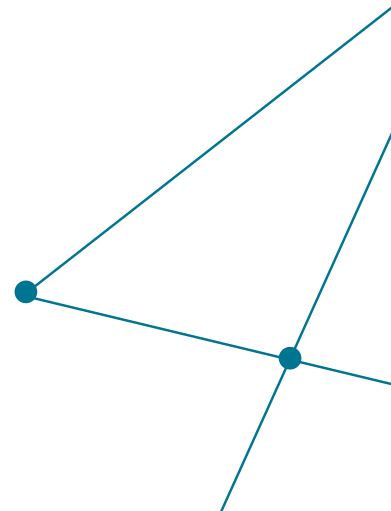
En 2023, 56% des équipementiers prévoient une rentabilité opérationnelle inférieure à 5%. Bien qu'il s'agisse d'une amélioration notable par rapport aux 76% de 2022, cette situation n'est toujours pas viable à long terme. Pour l'année prochaine, ce chiffre devrait encore s'améliorer un peu, avec seulement 48% d'entreprises prévoyant une rentabilité inférieure à 5%. Cependant, cela représente encore environ la moitié du secteur avec une faible rentabilité ou même des pertes, ce qui remet en question la capacité à financer les projets d'investissements nécessaires pour réussir la transition énergétique / décarbonation et la transformation numérique.

Bien que les perspectives globales se soient améliorées par rapport à l'époque de Covid, le secteur de l'automobile est encore largement dominé par l'incertitude. Cette situation est particulièrement due à l'instabilité des perspectives en matière de volume. D'une part, on ne sait toujours pas dans quelle mesure les volumes globaux augmenteront dans l'environnement inflationniste actuel et, d'autre part, les prévisions au niveau des plates-formes de véhicules sont plus incertaines que jamais.

L'augmentation des coûts et l'incapacité à les répercuter à 100% sur les clients restent un défi majeur pour de nombreux équipementiers. Les coûts de production élevés restent une préoccupation particulière, 43% des entreprises les considèrent comme un défi stratégique majeur, une augmentation par rapport aux 35% d'il y a six mois.

Cependant, les fournisseurs doivent faire des investissements importants pour répondre à la double transition verte et numérique afin de rester compétitifs au niveau mondial. Les coûts énergétiques, matériels et administratifs constituent un défi et affaiblissent la compétitivité de l'UE. Bien que l'industrie ait ce qu'il faut pour mettre sur le marché des technologies de pointe, elle devra redoubler d'efforts et bénéficier d'un soutien réglementaire pour renforcer son avantage concurrentiel.

En outre, 41 % des répondants craignent que d'autres régions, en particulier la Chine, dépassent l'UE en matière d'innovation technologique. Les personnes interrogées ont des sentiments mitigés quant aux risques et aux opportunités en Chine.



L'enquête a révélé que 34% des équipementiers de l'automobile réduisent activement leur dépendance à l'égard du marché chinois, tandis que 29% considèrent toujours la Chine comme un élément central de leur stratégie de croissance future. Toutefois, la plupart des fournisseurs reconnaissent qu'il est nécessaire de rattraper leur retard en matière de capacités opérationnelles et stratégiques pour rester compétitifs. Seuls 17% des fournisseurs estiment que leur structure de coûts et leurs prix sont compétitifs, et 25% seulement pensent que leur cycle de développement de produits et leurs processus de prise de décision sont suffisamment rapides et agiles.

Malgré ces défis, les équipementiers de l'automobile européens restent tournés vers l'avenir, avec 21% d'entreprises priorisant l'investissement pour stimuler la croissance et 44% adoptant une approche équilibrée de réduction des coûts et d'investissements ciblés. La numérisation demeure un pilier central de la stratégie de croissance, soulignant l'importance de l'innovation dans des domaines clés tels que la R&D, la production et la gestion de la chaîne d'approvisionnement.

Bien que le paysage des équipementiers automobiles européens soit marqué par des défis significatifs, leur détermination à s'adapter, à innover et à investir pour l'avenir est grande.

GEORGES SANTER

*Responsable digitalisation et
innovation auprès de la FEDIL
georges.santer@fedil.lu*



A middle-aged man with glasses, wearing a dark grey suit jacket over a plaid shirt, stands leaning on a large orange suitcase with silver metal corners and latches. He has his hands clasped on the suitcase. The background is a plain, light-colored wall.

***Carte
blanche***

L'accord de coalition : la volonté de simplifier et digitaliser toutes les procédures nécessite une action courageuse et cohérente avec les acteurs du terrain.

Le secteur de la construction connaît actuellement une crise à causes multifactorielles. Avec son « Programme politique OAI (ppo.lu) pour les élections législatives 2023 », l'Ordre des Architectes et des Ingénieurs-Conseils (OAI) a apporté sa contribution et nourri les réflexions autour des thématiques décisives pour l'avenir de notre cadre de vie.

L'accord de coalition a repris heureusement plusieurs points essentiels de nos propositions. L'OAI et ses membres sont très bien placés pour contribuer à concrétiser rapidement ces dossiers.

Ainsi, simplifions les démarches administratives pour toutes les parties prenantes, libérant des ressources pour mettre la qualité des projets et leur plus-value réelle pour notre vivre-ensemble au centre.

Rendons le cadre légal et réglementaire plus opérationnel en établissant un véritable code de la construction, qui structure, hiérarchise et surtout assure la cohérence de tous les textes applicables en la matière.

Adaptons aussi le déroulement des projets aux connaissances et exigences actuelles. Les maîtres d'ouvrage ont tout avantage à opter pour une programmation détaillée et une conception poussée et intégrale, selon la méthodologie Maîtrise d'œuvre OAI (MOAI.LU) ; une condition sine qua non d'une réalisation efficiente, rapide et économe, soucieuse des investissements tout en garantissant un cadre de vie durable.

Le Luxembourg dispose de tous les atouts pour ouvrir la voie et être un moteur dans ce domaine, aussi par un « Baurecht » performant qui favorise la création de qualité : un programme de la qualité architecturale et technique pour des constructions expérimentales et simples !

Nos propositions très concrètes se résument en 6 revendications phares pour tenter d'enrayer cette polycrise :

1. POUR UN.E « BAUTEMINISTER.IN » ET UN VÉRITABLE CODE DE LA CONSTRUCTION

Nous avons besoin d'un.e « Bauteminister.in », non pour mettre toutes les administrations et procédures d'autorisation sous sa seule responsabilité, mais pour garantir une réponse univoque des pouvoirs publics.

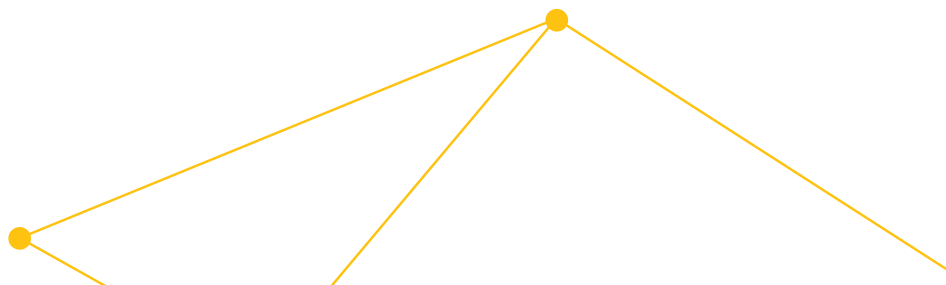
Il faut aussi :

- poursuivre la simplification administrative et la digitalisation intelligente des procédures ;
- établir un code de la construction pour sortir du maquis législatif des réglementations diverses ;
- établir un véritable code de la qualité architecturale et technique en dialogue avec les professionnels ;
- favoriser la normalisation à l'initiative du secteur de la construction ;
- légiférer moins, mais mieux avec l'apport et l'écoute des acteurs du terrain.

2. POUR UN RENOUVEAU DU PROGRAMME DE POLITIQUE ARCHITECTURALE

Dans l'esprit du « nouveau Bauhaus européen »¹ il faut insuffler un renouveau du programme de politique architecturale, promouvant une architecture de haute qualité et la « Baukultur », et ainsi de :

- valoriser une programmation détaillée et une conception poussée des projets de construction, suivant le principe « Design First, Build Smart, Sustainable and Inclusive » ;
- reconnaître la plus-value apportée par les concepteurs indépendants à l'acte de bâtir, en attribuant également à ces derniers des missions complètes et mieux valorisées ;
- encourager l'innovation technique et les projets pilotes expérimentaux, en particulier via des projets publics exemplaires ;



- favoriser des solutions Less is more if Less is Quality and Health, selon le principe de la « sobriété heureuse » (Suffizienz), avec le secours d'une conception architecturale et technique ingénieuse soucieuse d'un emploi raisonné des ressources.

3. POUR UNE RÉFORME AMBITIEUSE DE LA LÉGISLATION PORTANT ORGANISATION DES « PROFESSIONS OAI »

L'OAI a émis un avis² critique sur le projet de loi n°7932 sur l'exercice des professions libérales des secteurs de la construction et de l'aménagement du territoire (visant à remplacer l'actuelle loi du 13 décembre 1989). L'OAI souhaite des amendements, dont :

- l'extension du recours obligatoire du maître d'œuvre postérieurement à l'autorisation de bâtir, en particulier pour la réalisation des plans d'exécution du projet, et afin d'assurer lors de la phase chantier, la présence d'hommes de l'art indépendants et responsables reprenant une mission publique de contrôle qui à défaut serait vacante ;
- une interdiction expresse des activités ou sous-traitance illicites des professions réglementées en cause par des acteurs étrangers aux Professions OAI ;
- la préservation et le renforcement de l'indépendance du capital social des sociétés, dont la détention majoritaire et le contrôle doivent rester aux mains des titulaires des professions libérales exerçant des Professions OAI.

4. LA RÉFORME DE LA LÉGISLATION SUR LES MARCHÉS PUBLICS: ATTRIBUTION DU MARCHÉ AU « MIEUX-DISANT » SUR BASE DE CRITÈRES QUALITATIFS QBS (QUALITY BASED SELECTION)

En dépit des innovations de la Directive 2014/24/UE sur la passation des marchés publics, l'attribution des marchés se base trop souvent sur les critères des coûts ou du prix à court

terme. Pourtant, les honoraires des concepteurs représentent une faible fraction dans l'investissement financier d'un projet. Et surtout, une conception intelligente réduit les coûts futurs (maintenance, consommation d'énergie, extension, déconstruction, etc.). Il faut :

- privilégier réellement les critères qualitatifs lors de l'attribution des marchés publics ;
- appliquer la méthodologie « QBS » (Quality-Based Selection) recommandée par l'Union Internationale des Architectes ;
- valoriser la phase de programmation et de conception des ouvrages, en allouer davantage de moyens aux concepteurs, afin de construire de manière plus durable et circulaire.

5. RÉFORME DU CODE CIVIL ET DES RÈGLES RÉGISSANT LES RESPONSABILITÉS DES CONSTRUCTEURS ET DES ASSURANCES

La réforme annoncée par le projet de loi n°5704 portant réforme des régimes de responsabilité en matière de construction³ est enalminée depuis 2007. Il faut la relancer.

6. AIDER LE SECTEUR DES CONCEPTEURS INDÉPENDANTS POUR AMÉLIORER LEUR COMPÉTITIVITÉ ET RELEVER LES NOUVEAUX DÉFIS

Les pouvoirs publics doivent apporter leur soutien pour affronter les défis à relever (marché de l'emploi, économie circulaire, intelligence artificielle, bâtiments intelligents, digitalisation (BIM)...). Il convient aussi d'adopter des mesures de formation et rendre plus attractifs les métiers techniques (cursus scolaire, formations de métiers spécifiques, académie professionnelle, réforme des BTS...) et stimuler la recherche et le développement en la matière, avec le secours des organismes déjà actifs au Luxembourg.

¹ Voir également le courrier du 16 décembre 2021 de l'OAI adressé au Gouvernement et à la Chambre des Députés dans la rubrique « Avis OAI » de la Médiathèque du site www.oai.lu

² Cf. le document parlementaire n°79321 sur www.chd.lu

³ Voir projet de loi n°5704 portant réforme des régimes de responsabilité en matière de construction et modifiant le code civil (2007) sur www.chd.lu

Article :

PIERRE HURT

Directeur de l'Ordre des Architectes
et des Ingénieurs Conseils (www.oai.lu)

Photo :

ANN SOPHIE LINDSTRÖM

L'employeur peut-il retirer le bénéfice de la voiture de fonction/service au salarié en incapacité de travail ?

Nombreux sont les employeurs à se poser cette question qui intervient généralement lorsqu'ils sont confrontés à une absence de longue durée du salarié, que ce soit pour cause de maladie, de congé de maternité ou encore de congé parental.

L'arrêt¹ faisant l'objet de notre analyse vient apporter des éclaircissements en la matière. Dans l'affaire en cause, le salarié embauché en qualité de « *Head of BU Luxembourg* » par contrat de travail prenant effet le 15 septembre 2019, s'est trouvé en incapacité de travail du 12 février 2020 jusqu'à sa démission avec préavis d'un mois allant du 1^{er} juin au 30 juin 2020.

L'article 9 du contrat de travail prévoyait la mise à disposition d'un véhicule de fonction au salarié à hauteur de 1.200 euros par mois ainsi que d'une carte essence. Or, à partir du mois de mars 2020 jusqu'au 30 juin 2020, le salarié n'a pas pu bénéficier de son véhicule de fonction ni de sa carte d'essence, l'employeur lui en ayant retiré le bénéfice unilatéralement.

De ce fait, le salarié après sa démission a saisi les juridictions du travail en vue de se voir allouer la somme de 5.382 euros au titre du retrait abusif de l'avantage en nature que constituait le véhicule de fonction soit 1.200 euros pendant 4 mois (mars, avril, mai et juin) et 582 euros pour la privation de la carte essence durant les 4 mois.

L'employeur a réfuté les allégations du salarié au motif que le véhicule en cause avait été mis à la disposition du salarié pour l'exercice de ses fonctions et non pas pour un usage privé de sorte qu'il ne s'agirait pas d'un avantage en nature. De plus, la fiche de salaire n'indiquait aucun avantage en nature dans le chef du salarié.

En première instance, le Tribunal a conclu au rejet de la demande du salarié en considérant qu'il résulte de l'article 9 du contrat de travail que le véhicule en cause avait été mis à la disposition du salarié uniquement pour un usage professionnel. Le salarié a fait appel de cette décision qui a également été confirmée en seconde instance.

Le juges de la Cour d'appel ont en effet sur base de la clause litigieuse à savoir : « *As part of the employees duties, the employer undertakes to provide the employee with a company vehicle ...as well as fuel card (including oil and AdBlue)* », jugé que : « *La stipulation citée ci-dessus, loin de permettre un usage privé du véhicule de la société (« company car »), précise clairement que celui-ci est mis à la disposition de l'appelant pour lui permettre d'accomplir ses devoirs d'employé (« employee's duties »).* »

La Cour renforce sa position en précisant que : « *L'appelant ne fait état d'aucun élément probant permettant de mettre en évidence un engagement séparé de l'intimée sur ce point ni une autorisation de cette dernière concernant l'usage privé du véhicule allégué par l'appelant. Les fiches de rémunération ne font état d'aucun avantage en nature.* »

Cet arrêt rappelle dès lors l'importance de la rédaction des clauses du contrat de travail. Une rédaction plus générale, sans précision ni restriction de cette même clause aurait permis au salarié d'obtenir gain de cause et de se voir allouer la somme réclamée. Alors que comme en l'espèce, la relation de travail peut se voir entrecoupée par des absences justifiées du salarié relativement longues, il est utile pour l'employeur de veiller rigoureusement à prévoir les conditions dans lesquelles le véhicule doit être utilisé par le salarié (usage à titre professionnel/privé). Nous rappelons par la même occasion que les membres sont encouragés à consulter les conseillers experts en droit du travail de la FEDIL pour des questions relatives à la rédaction des clauses prévues au niveau des contrats de travail.

ELLA GREDIE

Conseillère affaires juridiques
et sociales auprès de la FEDIL
ella.gredie@fedil.lu



¹ Arrêt de la Cour d'appel du 9 novembre 2023, n° CAL-2022-00211 du rôle

Publications de la FEDIL



Analyse de l'accord de coalition 2023-2028

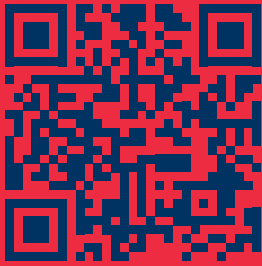


Modalités pratiques relatives au congé d'aidant et au congé pour raisons de force majeure

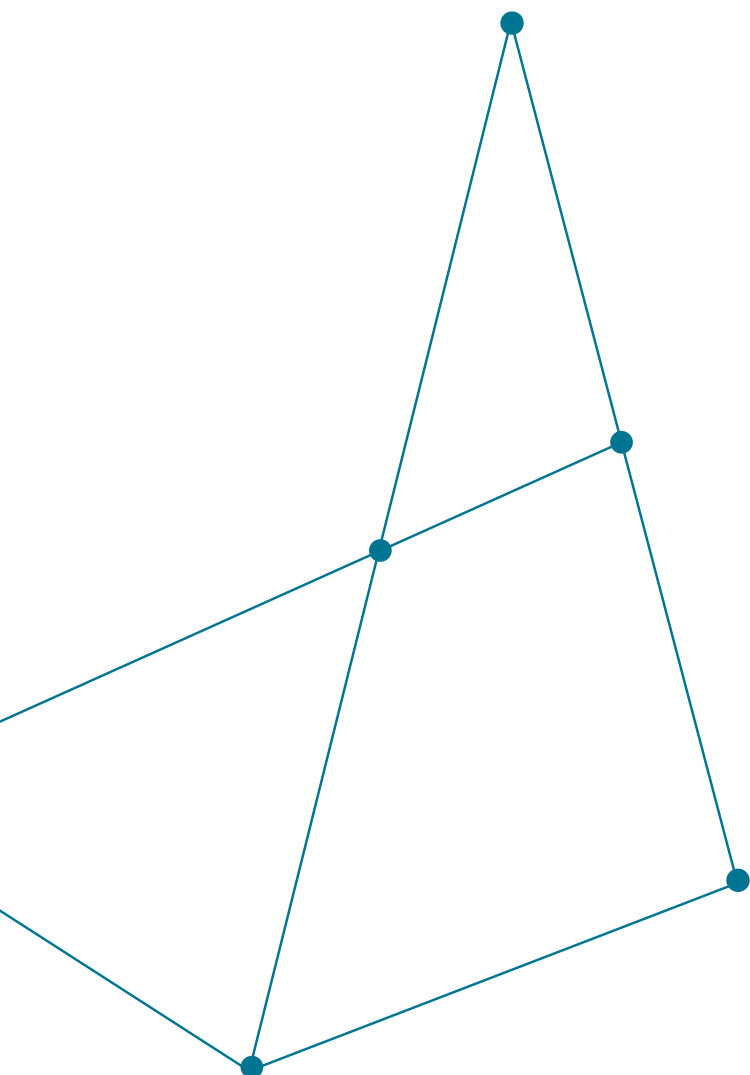


FAQ dans le cadre des élections sociales

Plus de publications et positions sur **WWW.FEDIL.LU**



**TOUTES LES ACTUALITÉS
DE LA FEDIL ET DE L'INDUSTRIE SUR**
<https://fedil.lu/fr/publications/>



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

Service publicité :
regie@ic.lu
(+352) 48 00 22 – 1

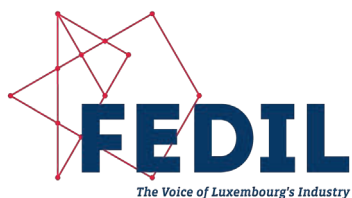
Éditeur :
FEDIL a.s.b.l.
The Voice of Luxembourg's Industry
R.C.S. Luxembourg F 6043
www.fedil.lu

Directeur : René Winkin
Rédactrice en chef : Laurence Kayl
Mise en page : Rodney Ndong-Eyogo
Conception : Cl. ff

Impression : Imprimerie Centrale
Paraît 6 fois par an
Tirage : 2.000 exemplaires

© Copyright 2023 FEDIL

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



Together with you, to encourage innovation.



"We took advantage of SNCI's proInnovate programme, which is dedicated to companies that innovate in their sector by bringing to market new, high-quality, reliable, and increasingly eco-responsible products."

**Claude Maack
GRADEL**



GRADEL

For us, entrepreneurship is made of a wide range of different projects, all of which stimulate and diversify Luxembourg's economy. We support all entrepreneurs through our financial programmes. Do you have a business project that you would like to make a reality? Then don't hesitate to contact us.

More information on snci.lu | [in /snci](#)



snci SOCIÉTÉ NATIONALE
DE CRÉDIT ET
D'INVESTISSEMENT

supporting entrepreneurship



“JE VOIS
GRAND
POUR MON
ENTREPRISE.”
MON CONSEILLER AUSSI.

ENTREPRENDRE, UNE HISTOIRE DE PASSIONNÉS.
Pour en savoir plus, contactez Charles Sunnen,
Conseiller Entreprises, et son équipe au 49 924-3061.



banquedeluxembourg.com/entrepreneurs

B BANQUE DE
LUXEMBOURG

