

Luxembourg, le 3 juillet 2026

Objet : Projet de loi n°8765¹ instaurant un régime d'aides temporaire visant à compenser la hausse des prix du carburant pour les entreprises du secteur du transport dans le contexte de la crise au Moyen-Orient. (7169VAN)

*Saisine : Ministre de l'Economie
(12 juin 2026)*

Avis de la Chambre de Commerce

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») s'inscrit dans le cadre de l'Accord tripartite « Resilienzpak » du 8 juin 2026 (ci-après l'Accord)². Il a pour objet d'instaurer un régime d'aides temporaire destiné à compenser la hausse des prix du carburant supportée par les entreprises du secteur du transport, dans le contexte de la crise géopolitique au Moyen-Orient. Depuis février 2026, la fermeture *de facto* du détroit d'Ormuz et l'aggravation des tensions régionales ont entraîné une forte volatilité des marchés énergétiques mondiaux. Le présent régime s'appuie sur l'« Encadrement temporaire des aides d'État en réponse à la crise au Moyen-Orient » (METSAF), adopté par la Commission européenne le 29 avril 2026³.

¹ [Lien vers le projet de loi sur le site de la Chambre des Députés](#)

² [Lien vers l'Accord tripartite « Resilienzpak »](#)

³ [Lien vers l'Encadrement temporaire des aides d'État en réponse à la crise au Moyen-Orient](#)

En bref

- La Chambre de Commerce soutient ce dispositif, qui constitue une aide parfaitement ciblée à destination d'un secteur extrêmement exposé aux fluctuations de prix des carburants.
- Elle observe toutefois que les entreprises du transport aérien, ne sont pas incluses dans l'annexe I, conformément aux prescriptions du METSAF. Elle juge ceci regrettable, alors que ces entreprises subissent également de plein fouet les effets de la hausse des prix des carburants. Elle invite le Gouvernement à explorer toutes les possibilités afin d'apporter une aide ciblée à ce secteur.
- Elle s'interroge en outre quant à la possibilité d'élargir le régime pour les contrats de transport de voyageurs à certains contrats à révision de prix périodique.
- Elle suggère que le Gouvernement publie, dans les meilleurs délais, un guide pratique détaillant les pièces justificatives acceptées afin d'éviter des interprétations divergentes lors du traitement des dossiers.
- La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis, tout en insistant sur la prise en compte de ses observations.

Contexte

La crise au Moyen-Orient et ses répercussions sur le secteur luxembourgeois du transport

Depuis février 2026, la dégradation de la situation géopolitique au Moyen-Orient — marquée notamment par la fermeture *de facto* du détroit d'Ormuz — a provoqué une hausse significative des prix du pétrole et une forte volatilité des marchés énergétiques mondiaux. Ces évolutions affectent directement l'économie luxembourgeoise, en particulier le secteur du transport, dont les carburants constituent une part substantielle des coûts d'exploitation.

Dans ses conclusions du 19 mars 2026, le Conseil européen a souligné la nécessité pour l'Union européenne (UE) de protéger sa sécurité économique face aux hostilités en cours. La Commission européenne a, en réaction, adopté le 29 avril 2026 un « Encadrement temporaire des aides d'État en réponse à la crise au Moyen-Orient » (METSAF, C/2026/2593), permettant aux États membres de soutenir les secteurs les plus exposés.

Les entreprises de transport — opérant souvent avec des marges très limitées — sont particulièrement vulnérables à cette hausse brutale et prolongée des prix des produits énergétiques. Une dégradation de leur situation financière pourrait conduire à des réductions de capacités, des défaillances d'entreprises et une perturbation des chaînes d'approvisionnement, avec des effets en cascade sur l'ensemble de l'économie luxembourgeoise.

Le Resilienzpak

Le Projet sous avis fait partie du paquet de mesures de l'Accord Tripartite Resilienzpak du 8 juin 2026. Celui-ci constitue une réponse à la hausse des prix de l'énergie consécutive aux tensions géopolitiques au Moyen-Orient. Il vise à préserver le pouvoir d'achat des ménages, soutenir l'activité économique et contenir les effets inflationnistes du choc énergétique. Les partenaires sociaux ont notamment convenu d'un ensemble de mesures temporaires de compensation sur les carburants, l'électricité, le gaz et le mazout, ainsi que de l'introduction d'un crédit d'impôt conjoncture destiné à neutraliser une partie de la charge fiscale pesant sur les ménages. L'Accord prévoit également un renforcement du soutien aux travailleurs à bas revenus.

L'un des objectifs macroéconomiques de l'Accord est de contenir la dynamique inflationniste afin de prévenir le déclenchement d'un nouveau cycle de hausse généralisée des prix, comparable à celui qu'a connu le Luxembourg à la suite de l'invasion de l'Ukraine par la Russie en 2022. Ce risque revêt une acuité particulière dans le contexte actuel, dans la mesure où il s'accompagnerait d'un ralentissement économique simultané — les projections du STATEC anticipant une dégradation des perspectives de croissance — ce qui pourrait conduire à un scénario de stagflation, dont les effets sur l'emploi et le pouvoir d'achat seraient particulièrement difficiles à corriger par les instruments traditionnels de politique économique. La Chambre de Commerce salue les efforts consentis par le Gouvernement et les partenaires sociaux pour prévenir un tel scénario, et se félicite que la voie du dialogue tripartite ait permis de dégager rapidement un consensus sur un paquet de mesures équilibré.

Au-delà des mesures d'urgence, l'Accord entend également renforcer la résilience de l'économie luxembourgeoise face aux chocs futurs, en stimulant l'accélération des investissements dans la transition énergétique au moyen d'aides renforcées à la rénovation, aux pompes à chaleur et aux énergies renouvelables. La Chambre de Commerce note ainsi que, selon l'analyse de la fondation IDEA⁴, le Resilienzpak préserve globalement la hiérarchie du signal-prix en faveur de l'électricité.

Si l'Accord a permis de dégager un consensus entre les partenaires sociaux dans un contexte économique incertain, il ne comporte toutefois pas de réformes structurelles majeures concernant le marché du travail ou le mécanisme d'indexation automatique et généralisée des salaires, ce que la Chambre de Commerce regrette.

Le Projet constitue la mise en œuvre de l'article 11 de l'Accord, rédigé en ces termes :

« Dans le contexte de la crise au Moyen-Orient, qui crée une situation très incertaine sur le marché de l'énergie dans les prochains mois, le Gouvernement mettra en place des encadrements temporaires en matière des aides d'État adoptés par la Commission européenne afin de soutenir les entreprises particulièrement exposées, et partant l'économie dans son ensemble, aux effets de cette crise. »

Le Projet prévoit donc, pour les entreprises de transport, une prise en charge, par l'État, de 70% des surcoûts liés à la hausse des prix des carburants, de mars à décembre 2026. Les surcoûts sont calculés sur la base d'une période de référence correspondant à la moyenne des prix de 2025 et plafonnés à 1 euro par litre.

⁴ [Lien vers l'analyse de la Fondation IDEA : « Resilienzpak » : trois questions sur l'accord tripartite du 8 juin 2026](#)

Considérations générales

La Chambre de Commerce approuve ce dispositif, qui constitue une aide parfaitement ciblée à destination d'un secteur extrêmement exposé aux fluctuations de prix des carburants.

Concernant l'objet et le champ d'application du Projet

La Chambre de Commerce approuve le ciblage retenu : seules sont éligibles les entreprises disposant d'une autorisation d'établissement dans le secteur du transport, telle que visée à l'annexe I du Projet. Cette délimitation, fondée sur un critère objectif et facilement vérifiable, garantit que le régime bénéficie aux entreprises exerçant effectivement une activité professionnelle de transport.

Elle prend acte du seuil minimal d'aide fixé à 1.000 euros pour les PME et 5.000 euros pour les grandes entreprises. Cette différenciation est justifiée par la nécessité de ne soutenir que des aides produisant un effet économique significatif, tout en réduisant la charge administrative liée au traitement des petits dossiers. La Chambre de Commerce approuve ce principe.

Elle observe toutefois que les entreprises du transport aérien ne sont pas incluses dans l'annexe I, conformément aux prescriptions du METSAF. Elle juge ceci regrettable, alors que ces entreprises subissent également de plein fouet les effets de la hausse des prix des carburants. Elle invite le Gouvernement à explorer toutes les possibilités afin d'apporter une aide ciblée à ce secteur.

Concernant le mécanisme de calcul de l'aide

La Chambre de Commerce salue la clarté de la formule de calcul retenue :

$$(p(t) - p(ref)) \times q(t).$$

Dans cette formule, $p(t)$ représente les coûts réels du carburant durant la période éligible ; $p(ref)$ représente les coûts réels du carburant durant la période de référence ; $q(t)$ représente la consommation du carburant de l'entreprise pour son activité de transport durant la période éligible.

Cette approche, conforme aux prescriptions du METSAF, permet de mesurer objectivement les surcoûts réellement supportés par chaque entreprise, en prenant comme référence les coûts réels de carburant de l'année 2025 — une année complète constituant une base de comparaison stable et représentative.

Elle soutient le seuil plancher de 0,1 euro par litre, qui réserve l'intervention publique aux situations où l'écart de prix est suffisamment significatif pour justifier un soutien, et le plafond de 1 euro par litre, qui limite l'exposition budgétaire de l'État. Ces paramètres lui paraissent bien calibrés.

L'intensité de l'aide fixée à 70% des coûts éligibles implique que les entreprises conservent un reste à charge de 30% des surcoûts. La Chambre de Commerce approuve ce choix équilibré, qui maintient une incitation à l'adaptation des modèles économiques et à la réduction progressive de la dépendance aux carburants fossiles, en cohérence avec les objectifs de transition énergétique.

Concernant le traitement des entreprises en difficulté

Le Projet exclut par principe les entreprises en difficulté du bénéfice de l'aide prévue à l'article 3, conformément aux règles du METSAF. Il prévoit néanmoins une dérogation pour les petites entreprises en difficulté — à condition qu'elles ne soient pas en situation d'insolvabilité avérée ou imminente — ainsi qu'un mécanisme d'aide *de minimis* pour les entreprises en difficulté non couvertes par cette dérogation (article 4).

La Chambre de Commerce soutient cette approche graduée, qui évite d'exclure totalement les petites entreprises fragilisées tout en encadrant le risque de soutien public à des entités non viables. Elle rappelle que les petites entreprises représentent une part importante du tissu du secteur du transport luxembourgeois et sont souvent les plus vulnérables aux chocs de coûts.

Elle invite néanmoins le Gouvernement à s'assurer que les procédures de vérification du statut d'entreprise en difficulté soient proportionnées et ne constituent pas une barrière administrative excessive pour les petites entreprises, qui ne disposent pas toujours des ressources comptables et juridiques pour documenter leur situation de manière exhaustive.

La Chambre de Commerce salue par ailleurs le fait que le mécanisme d'aides envisagé soit également accessible aux entreprises en difficultés. Ce dispositif va dans le sens des engagements énoncés par le Ministère de l'économie dans le 5^{ème} plan national en faveur des PME visant notamment à donner une nouvelle chance aux entrepreneurs et à soutenir le maintien dans l'emploi.⁵

Concernant la fiche financière

Selon la fiche financière, le coût budgétaire total estimé du régime s'élève à 54.222.000 euros sur dix mois, sur la base d'un prix unitaire moyen du gasoil de 1,6171 euro par litre hors TVA et d'une consommation mensuelle de 20 millions de litres. L'impact budgétaire total est estimé dans une fourchette allant de 25.266.080 à 61.489.120 euros selon les scénarii.

La Chambre de Commerce relève que ces estimations reposent sur une hypothèse de consommation mensuelle fixe, sans tenir compte des variations saisonnières de la consommation de carburant des poids lourds ni de l'élasticité-prix de la demande — laquelle pourrait être atténuée par la substitution modale ou la réduction d'activité.

Elle reconnaît toutefois la difficulté à procéder à une estimation fiable, tant les variables sont nombreuses.

Commentaire des articles

Concernant l'article 1^{er}

La Chambre de Commerce approuve les exclusions prévues aux paragraphes 3 et 4, relatives respectivement aux entreprises faisant l'objet d'une injonction de récupération non exécutée et aux employeurs condamnés pour travail clandestin. Ces exclusions répondent aux exigences de bonne gestion des fonds publics, en s'assurant que les aides ne bénéficient pas à des entreprises qui ne respecteraient pas leurs obligations juridiques.

Concernant l'article 3

Le paragraphe 6 prévoit :

« Pour les entreprises visées à l'annexe I, point 6⁶ de la présente loi, sont seuls éligibles au titre du présent article les surcoûts de carburant supportés dans le cadre de l'exécution de prestations de transport de voyageurs couvertes par un contrat de transport

⁵ Lien vers le 5^{ème} plan d'action national en faveur des PME du Ministère de l'économie, juillet 2023.

⁶ Transport national de voyageurs par route.

de voyageurs à prix fixe. Seuls les coûts de carburant directement liés à l'exécution de ce contrat sont pris en compte pour le calcul de l'aide. »

La Chambre de Commerce invite les auteurs du Projet à s'assurer que les entreprises de transport de voyageurs disposent d'une information claire et rapide sur les modalités de justification de ces contrats, afin d'éviter des rejets de dossiers fondés sur des exigences documentaires disproportionnées.

Concernant l'article 5

La Chambre de Commerce approuve le recours à une plateforme gouvernementale sécurisée avec authentification forte, dans le prolongement du principe « digital by default ». Elle insiste pour que la plateforme soit opérationnelle dès l'entrée en vigueur de la loi, que les délais de traitement soient clairement définis, et qu'un accompagnement soit prévu pour les entreprises rencontrant des difficultés techniques.

Elle prend acte de la possibilité d'introduire les demandes sur une base mensuelle ou groupée, et salue cette flexibilité, qui permet aux entreprises d'adapter la fréquence de leurs demandes à leurs contraintes organisationnelles et comptables.

Elle suggère que le Gouvernement publie, dans les meilleurs délais, un guide pratique détaillant les pièces justificatives acceptées — notamment pour les achats de carburant effectués à l'étranger — afin d'éviter des interprétations divergentes lors du traitement des dossiers.

Concernant l'article 6

L'article 6 dispose que ***« sont seuls éligibles au titre du présent article les surcoûts de carburant supportés dans le cadre de l'exécution de prestations de transport de voyageurs couvertes par un contrat de transport de voyageurs à prix fixe. Seuls les coûts de carburant directement liés à l'exécution de ce contrat sont pris en compte pour le calcul de l'aide. »***

Cette formulation exclut du dispositif les contrats comportant un mécanisme de révision des prix annuel ou semestriel qui ne permet pas de répercuter rapidement les fluctuations exceptionnelles des prix du carburant. Dans le contexte des niveaux exceptionnellement élevés observés cette année, une telle périodicité expose les entreprises à une pression financière majeure, sans permettre de compenser en temps utile les hausses significatives des coûts.

Ainsi, la Chambre de Commerce s'interroge sur la possibilité d'élargir le dispositif afin d'englober également de tels contrats.

Concernant l'article 7

La Chambre de Commerce prend acte de la date limite d'octroi fixée au 31 mars 2027. Elle invite le Gouvernement à s'assurer que les ressources administratives nécessaires au traitement des demandes soient mobilisées en conséquence, afin d'éviter que des dossiers introduits tardivement — mais dans les délais légaux — ne se voient opposer un refus pour cause d'épuisement des crédits budgétaires.

Concernant l'article 12

La Chambre de Commerce approuve le mécanisme de contrôle prévu, notamment la possibilité de procéder à des vérifications jusqu'à dix ans après le dernier versement. Elle souligne cependant que la charge documentaire associée à une telle durée de conservation peut s'avérer

lourde pour les PME. Elle invite le Gouvernement à préciser, dans le guide pratique mentionné ci-avant, les types de documents à conserver et leurs modalités de conservation.

Concernant l'article 14

La Chambre de Commerce prend acte de la clause suspensive subordonnant la mise en œuvre du régime à l'approbation préalable de la Commission européenne. Elle invite le Gouvernement à notifier sans délai le présent régime à la Commission, afin que les aides puissent être octroyées dans les meilleurs délais et répondre efficacement à l'urgence de la situation.

* * *

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis, tout en insistant sur la prise en compte de ses observations.

VAN/DJI