

Commission de l'Économie, des PME, de l'Énergie, de l'Espace et du Tourisme

Procès-verbal de la réunion du 3 juillet 2025

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 22 mai et du 19 juin 2025
2. 8474 Projet de loi portant modification de la loi du 26 juillet 2022 relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques
 - Présentation du projet de loi
 - Désignation d'un rapporteur
 - Examen des avis
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 8386 Projet de loi ayant pour objet le renouvellement du régime d'aides à la protection de l'environnement et du climat
 - Désignation d'un rapporteur
 - Examen des avis
4. Divers (dossiers européens / prochaine réunion)

*

Présents : Mme Diane Adehm, M. Guy Arendt, M. André Bauler, M. Marc Baum, M. Jeff Boonen, M. Georges Engel, M. Franz Fayot, M. Patrick Goldschmidt, Mme Carole Hartmann, Mme Paulette Lenert, Mme Octavie Modert, M. Laurent Mosar, M. Ben Polidori remplaçant M. Claude Haagen, M. David Wagner, M. Tom Weidig, Mme Joëlle Welfring, Mme Stéphanie Weydert

M. Sven Clement, observateur

M. Lex Delles, Ministre de l'Economie, des PME, de l'Energie et du Tourisme (ci-après le « Ministre »)

M. Gilles Caspar, Mme Françoise Gaasch, Mme Ruxandra Gänser, M. Charly Lippert, M. Raphaël Vertommen, du Ministère de l'Economie

Mme Ifeta Sabotic, du groupe politique DP

M. Timon Oesch, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen
M. Marc Goergen, observateur

*

Présidence : Mme Carole Hartmann, Président de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 22 mai et du 19 juin 2025

Les projets de procès-verbal susmentionnés sont approuvés.

2. 8474 Projet de loi portant modification de la loi du 26 juillet 2022 relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques

- Présentation du projet de loi

Madame le Président invite Monsieur le Ministre à présenter le projet de loi susmentionné, déposé le 20 décembre 2024 à la Chambre des Députés.

Monsieur le Ministre explique que son projet ne se limite pas seulement à prolonger des aides existantes pour l'installation de bornes de charge électriques par les entreprises, mais étend notamment leur champ d'application aux infrastructures de ravitaillement en hydrogène.

Pour le détail de sa présentation, il est renvoyé à l'exposé des motifs du document de dépôt et au commentaire des articles joint au texte gouvernemental.

Monsieur le Ministre profite de l'occasion pour tirer un **bilan** de l'application de la loi du 26 juillet 2022. L'enveloppe financière prévue pour le régime d'aides initial avait une ampleur de 40 millions d'euros. Ces aides étaient versées à la suite d'appels à projets. Environ 180 dossiers ont été introduits dans le cadre de l'axe 1 et 132 de ces projets ont été retenus. Ces projets représentaient un investissement total de 61 millions d'euros qui a été subventionné à hauteur de 19 millions d'euros. Ainsi, 1 300 bornes de charge privées ont pu être installées et 545 bornes publiques ou semi-publiques.

Dans le cadre de l'axe 2, qui permettait aux PME d'introduire une demande d'aide directe sans devoir participer à un appel à projets, 126 demandes ont été traitées et 95 ont été retenues. L'investissement total réalisé par ces entreprises dans des bornes de charge représentait, sous ce régime, 5,4 millions d'euros qui ont été subventionnés à hauteur de 1,5 million d'euros. Cet investissement représente environ 450 bornes.

Partant, Monsieur le Ministre qualifie ce régime d'aides comme un succès qui a permis d'avancer à grands pas dans la réalisation d'une infrastructure de charge pour véhicules électriques qui couvre l'ensemble du territoire national. Le Grand-Duché a ainsi significativement amélioré sa place dans les classements internationaux afférents.

Débat :

- Répondant à Monsieur Georges Engel, qui critique la **façon très expéditive de procéder** dans ce dossier – présentation du dispositif, examen des avis et adoption du projet de rapport dans une même réunion - Monsieur le Ministre concède qu'il aurait pu présenter ce projet de loi plus tôt dans l'année, de sorte à permettre un débat plus serein. Monsieur le Ministre rappelle, en renvoyant à de récents projets de loi, qu'il a déjà changé l'approche classique du Ministère de l'Economie consistant à présenter ses projets de loi qu'une fois l'avis du Conseil d'Etat obtenu¹ et prie d'excuser cette omission. Il donne à considérer qu'il s'agit d'un régime d'aides existant qui, quant au fond, changera peu avec les modifications présentées ;
- Répondant à Madame Joëlle Welfring et à Monsieur Georges Engel, Monsieur le Ministre dit ignorer pourquoi la **Chambre des Métiers** ne s'est pas prononcé dans ce dossier, rappelle toutefois que son ministère a régulièrement des échanges avec cette chambre professionnelle précisément en ce qui concerne la problématique des bornes de charge pour les véhicules électriques des entreprises qu'elle représente. C'est dans ce cadre que cette chambre professionnelle a thématiqué le problème de la **recharge de véhicules professionnels** sur des chantiers et surtout dans les régions transfrontalières, maints de leurs salariés n'habitant pas dans le pays. Dans ces régions, plutôt rurales, la capacité des réseaux électriques est souvent inadaptée pour ériger des bornes de charge. Selon la Chambre des Métiers, des bornes mobiles peuvent être une réponse pragmatique à ce défi. Installées sur des chantiers de plus longue durée, pareilles bornes permettraient de recharger ces véhicules. Certaines entreprises réfléchissent à des solutions plus individualisées, comme l'installation de bornes au domicile de certains salariés avec une carte de charge.

Monsieur le Ministre ajoute que son ministère vise une solution plus générale à la problématique de la charge des véhicules électriques des entreprises au-delà de la frontière nationale. A ce sujet, des discussions et réflexions ont lieu avec d'autres institutions. Dans pareilles problématiques transfrontalières, le Luxembourg est tributaire de la bonne volonté des Etats voisins ;
- Répondant à Madame Octavie Modert, Monsieur le Ministre donne à considérer que partout dans le pays certains **cas exceptionnels** peuvent se présenter où l'installation d'une borne de charge s'avère impossible, comme le cas évoqué d'un garage séparé de la maison principale par une rue. De manière générale toutefois, le réseau électrique au Luxembourg est dense, d'une excellente capacité et qualité et son extension et renforcement se poursuivent. L'orateur déconseille de vouloir flexibiliser des règles de sécurité existantes concernant les lignes électriques notamment, en raison de quelques cas particuliers seulement.

¹ Cette approche dite « classique » s'explique par un raisonnement ayant trait à l'efficacité du travail législatif – le législateur ne pouvant clôturer son travail qu'une fois l'avis, obligatoire, du Conseil d'Etat obtenu. Cette façon de procéder permettait, idéalement, de réduire le nombre de réunions requis pour évacuer un projet de loi à une seule réunion.

Monsieur le Ministre ajoute que d'un point de vue économique une voiture électrique privée se recommande davantage en combinaison avec une production photovoltaïque domestique.

Pour ce qui est des voitures électriques à **batteries échangeables** permettant de réduire radicalement la durée de recharge, Monsieur le Ministre concède que pareils systèmes existent déjà, qu'il s'agit d'une technologie intéressante, notamment pour le secteur des transports, évitant, par exemple à des entreprises de taxi, des temps d'immobilisation trop longs. Le plus grand défi concernant la généralisation de cette technologie est sa standardisation, donc la compatibilité des batteries échangeables à travers les marques et modèles ;

- Répondant à Madame Joëlle Welfring, Monsieur le Ministre rappelle que la production d'**hydrogène dit « vert »** ne se justifie qu'en moments de surproduction d'électricité à partir de sources renouvelables, qui, au Luxembourg, sont rares. Pareils moments surviennent en des journées ensoleillées et venteuses. Actuellement, dans de telles situations de grandes installations produisant de l'électricité renouvelable sont débranchées pour ne pas surcharger le réseau. Or, cette électricité pourrait utilement être employée pour générer de l'hydrogène. Ces moments restent toutefois trop rares au Luxembourg pour permettre une telle production qui fait du sens économiquement. Les deux projets pilotes envisagés dans ce domaine visent précisément à se positionner en vue de développements à venir dans ce secteur. Concernant l'hydrogène en tant que source d'énergie, notamment pour le secteur du transport, l'économie se trouve dans une phase transitoire. D'un point de vue économique, pour ce qui est du recours à l'hydrogène « vert », la collaboration internationale s'impose pour le Luxembourg – l'orateur renvoyant à des projets de production « offshore » dans le contexte de parcs éoliens.

Monsieur le Ministre profite de l'occasion pour rappeler la position du Gouvernement en ce qui concerne la production d'hydrogène recourant à l'électricité produite par des **centrales nucléaires** : ne considérant pas l'énergie nucléaire comme durable ou renouvelable, le Gouvernement ne considère pas non plus l'hydrogène produit à partir d'énergie nucléaire comme renouvelable.

Monsieur le Ministre concède qu'au niveau européen de plus en plus de voix plaident en faveur de centrales nucléaires pour garantir la « base load » du réseau électrique. Il souligne que le Gouvernement reste radicalement opposé à cette technologie aussi longtemps que, d'une part, la sécurité en cas d'incident majeur ne peut être assurée et, d'autre part, la question de l'élimination des déchets radioactifs n'est pas résolue ;

- Répondant à Monsieur Franz Fayot, Monsieur le Ministre précise qu'il ne dispose actuellement d'aucune nouvelle information concernant l'exploitation éventuelle du gisement d'**hydrogène** dit « blanc » découvert en Lorraine. A ce stade, l'hydrogène en tant que carburant ne fait du sens que lorsqu'il a été généré pour stocker un surplus de production de parcs éoliens ou photovoltaïques. L'orateur rappelle le fonctionnement des électrolyseurs d'hydrogène et réitère ses

explications concernant les projets d'infrastructure européens relatifs à un réseau de transport d'hydrogène.²

Concernant le « **car sharing** », Monsieur le Ministre concède que des systèmes de location de voitures, tel que proposé par la Ville de Luxembourg,³ pourraient contribuer à réduire la nécessité pour les ménages de zones urbaines de disposer d'une voire de plusieurs voitures individuelles. Une extension de tels services d'Autopartage au-delà de la seule commune de Luxembourg serait à saluer. Monsieur le Ministre souligne que les communes sont libres à prendre des choix afférents. Il donne à considérer qu'également la société de chemins de fer CFL dispose, depuis quelques années déjà, d'une offre d'Autopartage et étend ce service progressivement sur l'ensemble du territoire national⁴ ;

- Répondant à Madame Joëlle Welfring, Monsieur le Ministre rappelle, en ce qui concerne une éventuelle **rétroactivité** des aides publiques, que le présent régime d'aides se place dans le cadre du Règlement général d'exemption par catégorie de l'Union européenne, qui interdit un versement rétroactif des aides ;
- Répondant à Monsieur Tom Weidig, Monsieur le Ministre confirme que certaines entreprises ont également mis en place leurs propres bornes sans **aide publique**. Il dit ignorer combien de bornes de charge auraient été installées sans l'existence du présent régime d'aides.

Monsieur Tom Weidig précise qu'il aurait aimé savoir combien de ces entreprises, qui ont bénéficié d'une subvention pour l'installation d'une borne de charge, l'auraient également installée sans cette aide, cette borne faisant économiquement du sens pour elles. Monsieur le Ministre précise qu'une telle analyse n'existe pas, car l'objectif politique du Gouvernement est d'atteindre les objectifs du Plan national intégré en matière d'énergie et de climat. Sur cette voie, un accroissement substantiel de l'électromobilité est essentiel, puisque le secteur des transports est à l'origine d'une majeure partie des émissions du Grand-Duché. Il est évident que le niveau du prix de l'électricité influence directement ces choix individuels et également la « rentabilité » respective des voitures électriques. La hausse, ces dernières années, du prix de l'électricité n'était donc pas de nature à appuyer cette transition vers l'électromobilité. Or, également le prix des carburants d'origine fossile est fluctuant et, de surcroît, directement tributaire de tensions géopolitiques dans les régions productrices, voire de décisions externes à l'Union européenne. La transition vers l'électromobilité réduit également cette dépendance externe. Par ailleurs, la récente statistique concernant les nouvelles immatriculations au premier semestre indique que, malgré le vent contraire évoqué, la part des nouvelles automobiles électriques et hybrides continue de progresser. Monsieur le Ministre poursuit en détaillant les avantages de l'électromobilité pour un ménage capable de produire l'électricité requise par sa propre installation photovoltaïque.

² Voir procès-verbal de la réunion du 12 décembre 2024 (point 4.)

³ « Carloh »

⁴ « Flex », exploité par « CFL-Mobility », qui, tel qu'annoncé par les responsables de la Ville de Luxembourg lors d'une conférence de presse en octobre 2025, reprendra progressivement, à partir de décembre 2025, le service Carloh.

- Désignation d'un rapporteur

Monsieur André Bauler est désigné comme rapporteur.

- Examen des avis

Madame le Président note favorablement que le Conseil d'Etat n'a exprimé aucune opposition formelle. L'oratrice constate toutefois que le Conseil d'Etat a exprimé un grand nombre de propositions d'ordre légistique. Elle note encore que la Chambre de Commerce salue cette initiative législative, tout en exprimant une série d'observations, dont certaines viennent d'être thématiques.

Un représentant du Ministère fournit un résumé plus détaillé de l'avis de la Chambre de Commerce tout en rappelant que certaines contraintes de ce régime d'aides résultent de l'encadrement européen.

Débat :

- Se référant à l'intervention initiale de Monsieur Georges Engel, Monsieur David Wagner signale qu'il n'a ***pas pu trouver le projet*** de rapport sur la nouvelle plateforme informatique de la Chambre des Députés qui vient d'être lancée.⁵ L'intervenant annonce vouloir s'abstenir lors du vote qui suivra, car n'ayant pu prendre connaissance de ce document.⁶

Une brève discussion critique sur le fonctionnement et l'apparence visuelle de ce nouveau logiciel de gestion, voué à reprendre progressivement toutes les fonctions du logiciel actuel, s'ensuit.

Madame le Président intervient pour rappeler que l'urgence dans ce dossier s'explique par le fait que la décision d'approbation de la Commission européenne pour ce régime d'aides expire à la fin de l'année 2025.

Madame le Président informe la commission qu'elle a demandé une dérogation pour pouvoir la convoquer pour une réunion le mardi prochain à 9.30 heures. En cas d'accord de la commission, elle pourrait ***reporter la présentation et l'adoption*** de ce projet de rapport à l'ordre du jour de ladite réunion qui sera, au plus tard, convoquée demain. Ainsi, ce projet de loi pourrait toujours être porté au vote de la séance plénière, jeudi prochain. La proposition de Madame le Président rencontre l'approbation unanime de la commission ;

- Madame Joëlle Welfring suggère que, en cas de délais tellement serrés comme dans le présent cas de figure, le projet de rapport soit également transmis ***par courriel*** aux membres de la commission ;

⁵ Une application de la société us-américaine « Salesforce », baptisée « ECOS » par l'Administration parlementaire.

⁶ Pareils « documents de travail » sont dorénavant directement déposés dans le dossier parlementaire afférent (8474), dans la rubrique documents, et n'apparaissent plus sur le courrier électronique officiel traditionnel de la Chambre des Députés, voué à disparaître. Le document en question y a été déposé le matin du 2 juillet 2025.

- Répondant à Monsieur le Rapporteur André Bauler, Monsieur le Ministre confirme que la mesure de soutien en faveur des infrastructures de ravitaillement en hydrogène **ne concernera pas les particuliers**. Elle est susceptible d'intéresser surtout l'industrie, mais également des entreprises de transports. L'orateur ajoute qu'aucune réflexion n'est menée pour transformer des réseaux de gaz naturel qui alimentent des quartiers résidentiels en réseaux à hydrogène. La transition dans le secteur résidentiel se fera plutôt vers des pompes à chaleur et des réseaux de chauffage collectifs.

Conclusion :

La présentation et l'adoption du projet de rapport **est reportée** à la réunion du 8 juillet 2025. Le projet de rapport sera également transmis par courriel aux membres de la commission. Ce procédé sera appliqué dans des cas similaires jusqu'à ce que le nouveau logiciel de gestion des documents « ECOS » fonctionne pour tout un chacun de manière fiable, prévisible et compréhensible.

- Présentation et adoption d'un projet de rapport

Tiret non abordé – voir supra

3. 8386 Projet de loi ayant pour objet le renouvellement du régime d'aides à la protection de l'environnement et du climat

- Désignation d'un rapporteur

Madame Carole Hartmann est désignée comme rapporteur.

- Examen des avis

Madame le Président-Rapporteur rappelle que le projet de loi sous rubrique a déjà été présenté en commission le 6 juin 2024, en résumé l'objectif et énumère les avis obtenus. Elle signale que l'avis de la Haute Corporation comporte des oppositions formelles, exigeant des amendements. Des reformulations afférentes sont fournies dans le tableau synoptique transmis à la commission.

Monsieur le Ministre, qui évoque les principales subventions prévues par son dispositif, invite sa fonctionnaire en charge à expliquer les oppositions formelles évoquées et à présenter les amendements esquissés – également ceux résultant des autres avis évoqués, avis qui ont également été examinés.

Pour l'exposé de la représentante du Ministère, il est renvoyé au tableau synoptique transmis le 1^{er} juillet 2025 aux membres de la commission.

Débat :

- Répondant à Monsieur Franz Fayot, la représentante du Ministère confirme que l'amendement proposé au niveau de l'article 6, paragraphe 1^{er}, et plus précisément le terme « location », inclut

également les véhicules loués par une entreprise sous forme d'un **contrat de « leasing »**.

Rappelant qu'un contrat de leasing comporte bien davantage de prestations que la seule mise à disposition d'un véhicule (location), mais également des services comme l'entretien ou la révision régulière, un représentant du Ministère tient à souligner que seuls les coûts de location et non ces autres coûts compris dans un contrat de leasing sont éligibles et renvoie au règlement européen d'exemption par catégories. La pièce à présenter doit détailler le montant dépensé pour la seule location ;

- Répondant à Monsieur Jeff Boonen, la représentante du Ministère explique que l'amendement effectué au niveau de la **procédure de sélection** (article 6, paragraphe 5) ne change pas l'intention initiale des auteurs, mais résulte de la même opposition formelle du Conseil d'Etat ayant également visé l'article 5, paragraphe 16. Le Conseil d'Etat considère que la formulation de cette procédure n'exclut pas l'arbitraire de l'exécutif. L'oratrice rappelle que l'encadrement européen ne permet pas de subventionner tous les projets soumis. Un classement des projets est donc prévu en fonction de leur avantage pour l'environnement par rapport au montant de la subvention requise (alinéa 4). Les projets sont subventionnés dans l'ordre dudit classement et jusqu'à épuisement du budget. Si tous les projets soumis pouvaient être subventionnés, il y aurait lieu d'éliminer les derniers 10 pour cent des projets de ce classement.

Madame le Président-Rapporteur rappelle que cette même réflexion – et opposition formelle – a été exprimée par le Conseil d'Etat au sujet du dispositif initial prévoyant des aides à la décarbonation.⁷ L'intervenante estime que la formulation plus détaillée suggérée assure un encadrement légal qui enlève au ministre tout pouvoir discrétionnaire pour la sélection des projets éligibles ;

- Répondant à une série de questions de Madame Joëlle Welfring, Monsieur le Ministre précise que l'**assainissement énergétique** fera l'objet d'un dispositif à part. Actuellement, l'encadrement temporaire permet encore d'appuyer les entreprises dans pareils projets. Les travaux concernant le dispositif évoqué vont bon train.

Les préoccupations évoquées en relation avec l'application dans la pratique du principe « **silence vaut accord** » ne sont pas partagées par Monsieur le Ministre qui souligne comme prioritaire que les entreprises porteuses d'un projet d'investissement aient rapidement une réponse définitive à leur demande d'aide. L'orateur renvoie aux progrès de la digitalisation des processus administratifs ces dernières années, progrès technologique qui permet cette accélération du traitement des demandes – dans les deux sens (administré/administration). Ce progrès a déjà éliminé les encombrements ou bouchons au niveau des demandes à traiter, de sorte que les délais inscrits dans la future loi peuvent être garantis.

Monsieur le Ministre invite la chargée de la direction générale des aides d'Etat et financement aux entreprises à fournir des détails concernant l'application pratique dudit principe. Celle-ci confirme les propos de

⁷ Au niveau de l'article 4 du projet de loi n° 8462 instituant un régime d'aides en faveur de la transition vers une économie à zéro émission nette.

Monsieur le Ministre. L'oratrice explique que les investissements réalisés dans la digitalisation ont permis de simplifier le processus de traitement des demandes. L'équipe en charge a été renforcée et continuera à être renforcée – également en ce qui concerne les compétences requises en matière de Finance, Economie et Technologie. En plus, la Direction générale en charge peut solliciter l'appui des experts d'autres directions, par exemple ceux de la Direction générale Energie. De plus, certaines simplifications introduites dans les dispositifs d'aides ayant trait à l'Environnement, comme la demande simple des PME, ont réduit la pression dans ce travail d'analyse et de contrôle. De surcroît, la qualité des demandes introduites s'est améliorée. Cette évolution, qui a contribué à simplifier et accélérer le processus de traitement, résulte non seulement du support d'agences comme Luxinnovation ou du « House of Sustainability », qui peuvent accompagner les entreprises dans leurs démarches, mais également du fait que les demandes doivent être introduites par l'intermédiaire du guichet unique ;

- Madame Joëlle Welfring rappelle qu'en juin 2024 lors de la présentation du présent projet de loi, il avait été convenu qu'une analyse de l'impact des régimes d'aides environnementales à destination des entreprises actuellement en vigueur serait présentée en commission et que, en mars de cette année, la commission a exprimé le souhait que Monsieur le Ministre fasse dresser une liste de tous les régimes d'aides à destination des entreprises actuellement en vigueur.

Monsieur le Ministre remarque qu'il n'a pas oublié ces **demandes de la commission** et envisage de procéder à ces présentations lors de la rentrée parlementaire ;

- **Rétrofit** – Monsieur le Ministre estime qu'une nouveauté de son projet de loi n'a pas suffisamment été évoquée et souligne que ce dispositif permettra également de subventionner la transformation de grands véhicules comme des autobus en remplaçant l'ancien moteur à combustion par un moteur électrique. L'intention est de pouvoir prolonger la durée de vie de véhicules de transport un peu plus âgés, mais encore en parfait état. Il s'agit notamment des autocars utilisés pour le transport scolaire et donc sur de courts trajets où une telle conversion en véhicule électrique peut faire du sens. En effet, lors d'appels à projets dans le secteur des transports, de tels projets pourraient s'avérer très compétitifs. Une analyse effectuée avec le Ministère de la Mobilité a montré que pour 150 autobus (à plus de 12 places assises) de la FLEAA⁸ une solution de « retrofit » existe ;
- Répondant à Madame Joëlle Welfring, la représentante du Ministère confirme qu'il est proposé de ne pas faire droit à l'observation du Conseil d'Etat visant l'**article 2, point 37**^o. Reprendre intégralement la définition du point 101 de l'article 2 du règlement (UE) n° 651/2014 ne fait pas de sens, puisque les notions de protection et de restauration de la biodiversité, ainsi que celle d'adaptation au changement climatique et d'atténuation de ses effets se rapportent à l'aide prévue à l'article 45 dudit règlement, article qui ne fait pas l'objet du présent projet de loi ;
- Répondant à Monsieur Franz Fayot, Monsieur le Ministre confirme que le Gouvernement a entendu **exploiter toutes les ouvertures** faites lors

⁸ Fédération Luxembourgeoise des Exploitants d'Autobus et d'Autocars

de la réforme du Règlement général d'exemption par catégorie. C'est ainsi qu'il est désormais possible d'accorder des aides dans le secteur des transports pour la conversion de véhicules à combustion en véhicules à zéro émissions.

Conclusion :

Constatant que plus aucune question ou observation ne semble s'imposer, Madame le Président-Rapporteur fait procéder au vote des amendements proposés. Les amendements sont acceptés à la majorité – Madame Joëlle Welfring s'abstenant. Une **lettre d'amendements** sera adressée au Conseil d'Etat pour avis complémentaire.

4. Divers (dossiers européens / prochaine réunion)

Monsieur Franz Fayot juge utile que Monsieur le Ministre fasse une fois le tour en commission des **initiatives législatives européennes** en cours qui relèvent de son domaine de compétences. Monsieur le Ministre propose de donner un tel aperçu lors d'une des premières réunions de la rentrée parlementaire.

Répondant à Madame Octavie Modert, Madame le Président confirme que la **prochaine réunion** sera convoquée, une fois la dérogation obtenue, pour mardi prochain. Lors de cette réunion, Monsieur le Ministre entend présenter sa stratégie pour la promotion et le développement des batteries de stockage d'électricité. Monsieur le Ministre a exprimé le souhait de présenter cette stratégie tout d'abord en commission avant de la présenter au grand public.

Luxembourg, le 17 octobre 2025

Procès-verbal approuvé et certifié exact
--