



CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

TO/PR

Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire

Procès-verbal de la réunion du 22 mars 2012

ORDRE DU JOUR :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 8 février 2012
2. Programme national de réforme (PNR) du Grand-Duché de Luxembourg actualisé au cours du "semestre européen" 2012
 - Présentation
3. 6316 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité
 - Rapporteur : Monsieur Alex Bodry
 - Retour à des dispositions laissées en suspens
 - Organisation de l'alimentation du système de bornes publiques pour la mobilité électrique (demande du groupe parlementaire *déi gréng*)
 - Continuation de l'examen de l'avis du Conseil d'Etat (à partir de l'article 22)

*

Présents : Mme Diane Adehm, M. Alex Bodry, M. Fernand Diederich remplaçant M. Georges Engel, M. Félix Eischen, M. Claude Haagen, M. Jacques-Yves Henckes, M. Henri Kox, M. Claude Meisch, M. Marcel Oberweis remplaçant M. Emile Eicher, M. Robert Weber

M. Serge Urbany, observateur

M. Serge Allegrezza, Mme Martine Hildgen, M. Pierre Thielen, de l'Observatoire de la compétitivité

M. Tom Eischen, M. Gérard Meyer, du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur

M. Timon Oesch, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Paul Helming, M. Marc Lies

*

Présidence : M. Alex Bodry, Président de la Commission

*

1. **Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 8 février 2012**

Le projet de procès-verbal susmentionné est approuvé.

2. **Programme national de réforme (PNR) du Grand-Duché de Luxembourg actualisé au cours du "semestre européen" 2012**

- Présentation

Dans son exposé, M. le Directeur du STATEC et chargé de direction de l'Observatoire de la Compétitivité suit largement la note transmise préalablement aux membres de la commission parlementaire et jointe en annexe à ce procès-verbal. Pour cet exposé, il est donc renvoyé à cette annexe.

Le projet de PNR actualisé pour l'année 2012, à transmettre fin avril à la Commission européenne, n'était pas encore disponible pour la présente réunion.

Débat :

Lors de l'échange de vues qui s'ensuit, les points suivants sont évoqués :

- Il est regretté que la discussion politique a tendance à se concentrer sur les aspects purement budgétaires, l'activité économique étant à l'origine des recettes fiscales. Ainsi, il serait utile que le **débat en séance plénière** ne soit point divisé en deux parties distinctes, l'une portant sur la nouvelle édition du programme de stabilité et de convergence (PSC) et l'autre sur le PNR, mais thématise ces deux volets comme un tout cohérent et complémentaire. Ceci d'autant plus que le niveau européen insiste sur une coordination accrue de ces politiques structurelles et budgétaires nationales ;
- L'**asymétrie temporelle** entre ces deux programmes s'explique par la pression accrue pesant sur le volet des finances publiques des Etats membres de la zone euro dans le cadre de la surveillance exercée dans le contexte du Pacte de stabilité et de croissance ;
- **Adaptation des objectifs nationaux** ou fixation de nouveaux objectifs. En principe, rien ne s'oppose à ce qu'un Etat membre se fixe de nouveaux objectifs ou adapte ceux qu'il a initialement notifiés à la Commission européenne. Si, toutefois, ces objectifs ont été fixés avec le sérieux nécessaire ils sont réalistes et peuvent être atteints. A contrario, de telles révisions jettent un doute sur la manière dont les objectifs de l'Etat membre en cause ont été élaborés. Il ne demeure pas moins vrai que le Luxembourg se trouve encore dans une phase d'apprentissage en ce qui concerne la fixation de tels objectifs nationaux qui, idéalement, sont cohérents – c'est-à-dire concourent les uns aux autres et exigent donc comme préalable une vue politique et macroéconomique d'ensemble ;

- Objectif concernant la **réduction de la pauvreté**. Il est précisé, bien qu'un objectif concernant l'indicateur de pauvreté existe au niveau européen, que le Luxembourg, comme la Suède, a jugé peu utile de traduire cet objectif, tel qu'il a été défini, dans un objectif national, compte tenu de ses politiques sociales existantes déjà très actives dans tous les domaines composant ledit indicateur. Le Gouvernement a indiqué un chiffre absolu de personnes qu'il souhaite « sortir de la pauvreté », cette notion est toutefois difficile à saisir statistiquement compte tenu du fait que la notion de pauvreté traduit un concept relatif. Il sera donc impossible d'indiquer avec précision si cet objectif a été atteint ou non. Il est rappelé que ces objectifs sont définis par les Ministères respectivement compétents ;
- **Dettes privées**. Durant ces deux dernières années, il a été investi dans des efforts visant à améliorer les chiffres dont dispose le Gouvernement permettant d'évaluer le niveau d'endettement des ménages. Désormais, un aperçu sur cette donnée financière existe, mais dont la fiabilité laisse encore à désirer. Les enseignements qui peuvent déjà en être tirés sont néanmoins intéressants. Ainsi, la dette privée est bien plus élevée que certains ont voulu le croire et une série de questions supplémentaires ont surgi et qui devraient être étudiées, notamment celle sur l'existence ou non d'une bulle immobilière au Grand-Duché ;
- Développement de l'activité **recherche et développement (R&D)**. La stagnation au niveau de la R&D semble s'expliquer par des limites qui commencent à être atteintes dans le secteur privé. Le seul moyen permettant d'atteindre quand même en 2020 l'objectif d'un niveau de 2,3 à 2,6% du PIB consacré à la R&D semble une augmentation conséquente des dépenses publiques consacrées à la R&D, à part des efforts supplémentaires ciblés à réaliser pour convaincre les PME de s'engager davantage dans de telles démarches. Le temps récessif actuel n'incite pas non plus les entreprises à investir davantage dans la R&D ;
- **Actualisation des données statistiques**. La nouvelle édition du PNR se fondera sur les plus récents chiffres disponibles au niveau d'Eurostat afin d'assurer la comparabilité avec les autres Etats membres. Suivant le cas, il est également recouru à des récentes données statistiques nationales afin de démontrer par exemple l'amorce d'une évolution favorable sur l'un ou l'autre objectif. En théorie, au sein de l'Union européenne, tous les indicateurs devraient reposer sur des données statistiques actualisées pour le mois d'avril de l'année en cours.

3. 6316 **Projet de loi modifiant la loi modifiée du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité**

- Retour à des dispositions laissées en suspens

Article 11

Une adaptation supplémentaire s'impose en ce qui concerne la référence faite au point 3° du présent article à une décision communautaire qui n'est plus actuelle. En effet, la décision 1229/2003/CE a été abrogée par la décision 1364/2006/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 septembre 2006 établissant des orientations relatives aux réseaux transeuropéens d'énergie et abrogeant la décision 96/391/CE.

La commission parlementaire décide donc d'actualiser la référence faite par le dernier tiret de la lettre d) du point 3° à la décision n° « 1229/2003/CE » en la remplaçant par la référence « 1364/2006/CE ».

Article 16

Le Conseil d'Etat note que l'adaptation proposée par le présent article repose sur une reprise du texte afférent de la loi de 2007 relative à l'organisation du marché du gaz naturel. Il demande qu'il soit fait abstraction, dans un souci de cohérence, de modifications rédactionnelles qui dépasseraient les légères différences qui s'imposent par le fait des différents concepts utilisés dans les deux lois.

Les représentants du Ministère soulignent que la différence entre ces deux textes se justifie intégralement par la réalité technologique qui diffère sur ce point entre le marché du gaz et celui de l'électricité. La modification de la loi « électricité » vise à permettre la conclusion du contrat-cadre fournisseur aussi bien avec tout fournisseur qu'avec tout responsable d'équilibre. Le concept du responsable d'équilibre n'existe point dans la loi organisant le marché du gaz. La modification projetée ne peut donc trouver son application dans la loi concernant le gaz naturel. Il est précisé que la présente modification a été recommandée par le régulateur compte tenu de la réalité pratique.

La commission parlementaire décide donc de maintenir le libellé gouvernemental.

Article 19

Les représentants du Ministère rappellent que des promoteurs et les communes peuvent également construire des ouvrages électriques (nouveau lotissement par exemple), qu'ils cèdent à un moment donné au gestionnaire de réseau. La phrase qu'ils proposent d'ajouter à l'article 24 vise à exclure un conflit entre cet article et l'article 36. Ils citent le passage afférent de cet autre article, dans sa version actuelle : « (3) Toute personne qui établit des ouvrages électriques destinés à être cédés à un gestionnaire de réseau en vertu du paragraphe précédent, doit respecter les règles techniques pour l'établissement des ouvrages électriques définis par le gestionnaire de réseau concerné. Ces règles techniques sont à soumettre à la procédure d'acceptation prévue à l'article 57 de la présente loi. ».

Partant, les orateurs proposent que la commission maintienne la précision apportée à cet endroit par le projet de loi.

- Organisation de l'alimentation du système de bornes publiques pour la mobilité électrique (demande du groupe parlementaire déi gréng)

Article 21

Les représentants du Ministère expliquent qu'ils souhaitent également ajouter un nouveau paragraphe (13) à l'article 27 de la Loi de 2007, ce qui se traduirait par l'ajout d'un nouveau point 9° à l'article 21 du projet de loi.

L'amendement proposé s'inscrit dans la suite de l'amendement décidé à l'endroit de l'article 2 du projet de loi qui crée une base légale pour une infrastructure liée à l'électro-mobilité.

Au présent article, les auteurs de l'amendement souhaitent préciser les missions des gestionnaires de réseau dans le développement de l'électro-mobilité au Luxembourg, missions qui intègrent notamment le déploiement, l'exploitation et l'entretien d'une infrastructure de bornes de charge publiques avec un système central de communication et de paiement qui garantit le libre choix du fournisseur d'électricité pour les utilisateurs du système. En outre, la question du financement de l'infrastructure est réglée en précisant que les frais relatifs aux équipements publics liés à l'électro-mobilité sont à prendre en compte

dans les tarifs d'utilisation de réseau et répartis équitablement entre tous les clients raccordés aux réseaux de basse tension, mais que l'Etat peut également contribuer au financement du déploiement, de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique.

Finalement, il est retenu que les détails techniques et organisationnels ainsi que l'envergure du dispositif à mettre en place sont précisés par voie de règlement grand-ducal.

Débat :

Le représentant du groupe parlementaire *déi gréng* rappelle, d'une part, que son groupe a demandé de discuter, en présence de M. le Ministre, sur l'organisation de l'alimentation du système de bornes publiques d'un point de vue plus général et, d'autre part, que la présente commission avait jugé utile de prévoir une réunion spécifique concernant ce projet politique.¹ Avant d'entrer dans les détails techniques d'une mise en œuvre d'un tel système de bornes de recharge, il serait nécessaire de prendre connaissance de la stratégie d'ensemble du Gouvernement au sujet du développement de l'électro-mobilité, idéalement dans une réunion jointe avec la Commission du Développement durable.

L'assistance salue cette initiative, donne toutefois à considérer que l'organisation à court terme d'une telle réunion jointe de deux commissions avec deux ministres risque de se heurter à des problèmes organisationnels.

Les représentants du Ministère donnent à considérer que la présente démarche a été discutée au préalable entre les deux Ministres concernés bien avant qu'elle fut présentée lors de la conférence de presse du 1^{er} mars 2012² et relève d'une stratégie plus générale. Celle-ci concerne également la mobilité basée sur le gaz naturel dont le développement se voit également plombé par des barrières bien réelles (infrastructure de stations services très lacunaire). Les orateurs renvoient à l'étude technico-économique réalisée à ce sujet et servant de base à l'action politique dans ce domaine et en résumant les points essentiels.³

Suite à des questions de responsables politiques communaux, il est expliqué que les communes seront associées aux groupes de travail de mise en œuvre de l'infrastructure des bornes de recharge. Il s'agit précisément d'éviter le développement d'une infrastructure hétéroclite sur le territoire national. Le Ministère est en train d'esquisser un mode de fonctionnement de ces groupes. Une coordination avec les communes est en plus nécessaire en relation avec un éventuel subventionnement communautaire de ces investissements (FEDER). Compte tenu des nombreuses questions pratiques de mise en œuvre et la volonté de certaines communes d'avancer sur ce dossier, des intervenants jugent utile que ces réunions aient lieu le plus tôt possible.

Un intervenant tient à souligner que l'amendement proposé vise à charger, via les tarifs d'utilisation du réseau de basse tension, seulement les clients finals basse tension et non les grands consommateurs d'électricité des coûts liés à la future infrastructure des bornes de recharge. Même si la promotion des énergies renouvelables est financée de manière semblable (via le Fonds de compensation), dans le présent cas de figure tous les clients financeront également l'achat ou la possibilité de s'alimenter en électricité produite à partir de l'énergie nucléaire (en raison du principe du libre choix du fournisseur par le client). Il souhaite que cette problématique politique soit discutée davantage.

¹ Voir procès-verbal de la réunion du 8 mars 2012

² Voir les fiches de la présentation PowerPoint de cette conférence de presse jointe en annexe

³ Voir procès-verbal de la réunion du 8 mars 2012. Le rapport final de cette étude peut être consulté sur le site internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur : www.eco.public.lu

Une discussion s'ensuit, un autre membre de la commission insistant sur le libre choix des électro-automobilistes quant à l'alimentation de leurs accus et renvoyant aux utilisateurs potentiels venant de France par exemple.

Les représentants du Ministère apaisent la discussion en renvoyant à l'étude précitée qui indique qu'à partir d'un certain seuil d'utilisateurs (850 stations de recharge et 20.000 électro-voitures) le tarif d'utilisation du réseau diminuera même. L'accroissement de la consommation sur un réseau réduit le coût par unité de consommation (si les quelques 10 millions d'euros investis contribuent à accroître la consommation d'électricité en conséquence).

Le Ministère est toutefois conscient d'un certain risque pesant sur les tarifs d'utilisation, raison pour laquelle l'amendement proposé prévoit la possibilité pour l'Etat d'intervenir financièrement (3ème alinéa du nouveau paragraphe). Un tel subventionnement constitue une aide d'Etat et doit donc être autorisé par la Commission européenne. L'objectif doit toutefois être de parvenir rapidement à un stade où cette nouvelle infrastructure se finance par elle-même. A cette fin, un règlement grand-ducal est prévu qui permettra également de limiter un éventuel développement excessif de cette infrastructure, développement qui ne serait pas fondé sur des besoins réels.

Il est rappelé que les clients d'électricité au Luxembourg, peu importe si leurs achats s'opèrent via une borne de recharge ou via une prise privée, ne peuvent être approvisionnés que par un fournisseur d'électricité qui dispose d'une autorisation de fourniture au Luxembourg. Tous les demandeurs d'une telle autorisation de fourniture sont traités sur un pied d'égalité. Ce principe est identique dans tous les Etats membres de l'Union européenne. En théorie, le groupe français EDF pourrait donc bel et bien fournir de l'électricité au Luxembourg, également via le réseau des bornes de recharge. Les principes d'organisation du marché d'électricité dans l'Union européenne s'appliquent pleinement au Luxembourg : chaque résident a le droit d'acheter son courant de qui il veut et de la qualité qu'il veut.

Dans l'ensemble, sur le marché européen, la part de l'électricité issue de sources d'énergies renouvelables augmentera de manière constante du fait des obligations que l'Union européenne s'est donnée pour ce secteur.

Les groupes de travail qui seront mis en place détermineront avec les communes respectivement concernées les emplacements des bornes de recharge et ceci suivant une analyse préalable des besoins. Il est concédé que ce plan de répartition des bornes suscitera probablement de vives discussions. Il importe toutefois d'obtenir, avec les moyens limités à disposition, une répartition territoriale optimale des 850 bornes.

L'installation des bornes est susceptible d'être réalisée suivant le concept adopté pour la mise en place du « smart metering ».

Un intervenant tient à mettre en garde devant le risque que comporte une approche centraliste lors la mise en place de tels systèmes, peu importe la précision technique dont le cahier de charge pour l'appel d'offres public ultérieur témoignera. Le fait de se borner dès le départ à une seule solution technique risque de barrer la route à des solutions alternatives susceptibles d'émerger dans un nouveau secteur en pleine évolution. Le pays pourrait alors être contraint à s'accommoder d'un système pas au point et dépassé dès sa mise en place (l'orateur renvoie entre autres au système e-go). Ce qui importe est d'assurer la compatibilité des différents systèmes qui pourront être mis en place. Techniquement, l'échange des informations visées devrait être possible également entre systèmes différents et séparés au niveau de la « hardware ». L'orateur souligne qu'il juge impératif que tous ces

systèmes soient compatibles entre eux. Des questions concernant l'accessibilité à ces données et le respect de leur confidentialité se poseront également.

Cette prise de position suscite une vive réaction de la part des représentants du Ministère qui soulignent que sans leur intervention dans le domaine du « smart metering », chaque gestionnaire aurait installé son propre système non compatible avec tous les autres, de sorte que le régulateur serait aujourd'hui confronté à sept systèmes divergents. Le groupe de travail mis en place a décidé d'analyser une dizaine de technologies actuellement disponibles. Trois de ces technologies ont été retenues pour être testées dans la pratique durant les prochaines années. Ce n'est qu'en 2014 – ou en 2015, dépendant de ce que la présente commission décidera ultérieurement – qu'une décision définitive sera prise quant au système de compteurs « intelligents » à retenir.

Ces acteurs qui aujourd'hui mettent en garde devant une décision d'investissement prématurée dans un système centralisé de « smart metering » sont les mêmes qui, il y a trois ans, ont souhaité investir dans leur propre système de comptage dit intelligent et ont protesté d'en être empêché par les autorités. Il est rappelé que tous les gestionnaires ont appuyé par leur signature une façon de procéder commune dans ce domaine.

D'un point de vue technique, toutes les préoccupations en relation avec la gestion des données générées par le système du comptage intelligent peuvent être résolues.

Il est souligné qu'au Luxembourg, à la différence d'autres Etats membres, le régulateur n'a pas été saisi de réclamations concernant des barrières à l'entrée au marché orchestrées par les grands acteurs historiques sur le marché national de l'électricité ou du gaz naturel.

Suite à d'autres questions, il est encore précisé que les subventions éventuellement accordées pour la mise en place de bornes de recharge seront versées directement au gestionnaire de réseau concerné. Dans ce cas de figure, le coût à refinancer par celui-ci, via ses tarifs d'utilisation du réseau suite à l'accord du régulateur, diminuera en conséquence.

Conclusion :

A l'exception du représentant du groupe parlementaire *déi gréng*, les membres de la commission parlementaire acceptent l'amendement leur proposé.

- Continuation de l'examen de l'avis du Conseil d'Etat

Article 22

L'article 22 introduit dans la Loi de 2007 un nouvel article *28bis* destiné à transposer l'article 6, paragraphe 4 de la directive 2009/72/CE.

Le Conseil d'Etat se heurte à une formulation qui s'écarte du « respect strict du texte de la directive » et propose « d'omettre, en ce qui concerne les gestionnaires de réseaux de transport, des obligations qui incombent aux entités de droit public. ». Il propose, en outre, de préciser le terme « régions » par l'ajout des termes « des Etats membres de l'Union européenne ».

La commission parlementaire fait siennes ces observations et reformule l'article *28bis* en conséquence. En effet, la coopération régionale pour garantir la compatibilité des cadres réglementaires entre les régions est assurée par le régulateur conformément à l'article 55 de la Loi de 2007.

Par contre, la commission parlementaire ne suit pas l'observation suivante du Conseil d'Etat, qui propose, à la dernière phrase de ce nouvel article, de remplacer la notion « l'organisme » par celle de « la personne ou l'organe » qui devrait être chargé du contrôle indépendant du respect des engagements ». La commission note que le maintien de ce terme permet d'éviter de remplacer également ce même terme employé dans d'autres dispositions de la Loi de 2007 (articles 28bis et 32). En effet, le terme « organisme » était celui déjà utilisé dans la Loi de 2007 ainsi que dans la directive 2003/54/CE et plus particulièrement dans les articles 14.2.c) ; 26.2.d) de la directive 2009/72/CE.

Article 23

L'article 23 insère à l'article 29 de la Loi de 2007 un nouveau paragraphe (7) destiné à transposer en droit national le paragraphe 2 de l'annexe I de la directive 2009/72/CE.

Ce nouveau paragraphe porte sur le déploiement coordonné au niveau national d'une infrastructure commune et interopérable de comptage intelligent.

Le Conseil d'Etat estime que le « texte proposé n'est pas clair sur la question pourtant essentielle des personnes responsables de la mise en place de ce système commun pour les opérateurs » et s'interroge « Comment intégrer les opérateurs d'autres vecteurs, comme l'eau et la chaleur? Quel est le rôle de l'autorité de régulation dans la mise en place et dans le contrôle du fonctionnement du système commun? » pour constater que les « auteurs du projet de loi se sont limités à énoncer les objectifs sans préciser les responsabilités. ».

Les représentants du Ministère jugent ces questions pertinentes, mais donnent à considérer que le présent dispositif n'est pas le cadre approprié pour organiser également l'intégration d'opérateurs d'autres secteurs. Cette disposition oblige à la mise en place d'une infrastructure commune de comptage interopérable, un système qui doit techniquement permettre que ladite intégration soit possible. Il est toutefois précisé que le régulateur prend en charge de rassembler les gestionnaires de réseaux électriques et gaziers pour organiser, dans des groupes de travail, la mise en place de ce système commun par les gestionnaires de réseau, d'où la disposition « Le régulateur précise les fonctionnalités et les spécifications techniques et organisationnelles du système de comptage intelligent et des installations connexes suite à une procédure de consultation organisée conformément à l'article 59 de la présente loi ».

Quant à la remarque du Conseil d'Etat visant le **troisième alinéa** de ce paragraphe, il est rappelé qu'à cet endroit également cette disposition qui investit le ministre du droit de demander au régulateur de reconsidérer sa décision, est abandonnée, conformément aux décisions antérieures de la commission parlementaire.

Débat :

Il est discuté sur la notion de « système central commun ». Il est précisé que ce concept n'implique pas nécessairement que les infrastructures soient centralisées à un endroit déterminé. Il peut bien s'agir de plusieurs serveurs informatiques à divers endroits mais fonctionnant sur base d'un système qui permet l'échange des informations.

Les représentants du Ministère tiennent toutefois à souligner les avantages d'une démarche commune également au niveau de la « hardware » - en ce qu'elle permet par exemple d'obtenir des prix plus avantageux lors de l'achat de l'équipement nécessaire. Un éventuel particularisme à ce niveau s'oppose à la pleine exploitation de synergies dans ce domaine.

Des intervenants mettent en garde devant la volonté de vouloir préciser davantage ce texte, qui risquerait de devenir trop rigide et de se heurter à la réalité technique. A l'heure actuelle, bien d'inconnues sur le développement de cette technologique subsistent. Ainsi, il semble même pas clair quel système de transmission des données sera finalement retenu (par câble, par radio, etc.).

Il est donné à considérer que le Ministère ne sera pas impliqué dans la procédure de mise en place de ce système mais que le régulateur précise les fonctionnalités et les spécifications techniques et organisationnelles du système de comptage intelligent et des installations connexes. Celui-ci a pour mission de veiller à un traitement à pied d'égalité de tous les opérateurs.

Il est confirmé que le texte gouvernemental permet d'inclure les opérateurs d'autres vecteurs, comme l'eau et la chaleur. Il est également confirmé que cette disposition va au-delà du minimum exigé par la directive, en proposant, par exemple, également un calendrier de mise en application du nouveau système de comptage (alinéa 4).

Conclusion :

La commission parlementaire décide de revenir à cet article et notamment à l'observation du Conseil d'Etat visant son quatrième alinéa lors de sa prochaine réunion.

Luxembourg, le 13 juin 2012

Le Secrétaire,
Timon Oesch

Le Président,
Alex Bodry

Annexes :

- Note « Débat de consultation du 27 mars 2012 à la Chambre des Députés sur la stratégie Europe 2020 et le Programme national de réforme 2012 », (11 pp) ;
- Présentation *PowerPoint* de la conférence de presse « Vers une mobilité plus durable » du 1^{er} mars 2012, (34 pp).

Débat de consultation du 27 mars 2012 à la Chambre des Députés sur la stratégie Europe 2020 et le Programme national de réforme 2012

1. Historique

Lancée en 2000, la stratégie de Lisbonne décennale reposait sur le constat de la nécessité pour l'Union européenne (UE) d'accroître l'emploi, la productivité et la compétitivité, tout en renforçant la cohésion sociale, pour faire face à la concurrence mondiale, à l'évolution technologique, aux défis environnementaux et au vieillissement de sa population et pour faire de l'UE en 2010 l'économie la plus compétitive au monde. Après des résultats encourageants, vers la fin de la décennie la crise économique et financière de 2008-2009 a cependant eu pour effet une diminution importante d'emplois et de production potentielle et a entraîné une détérioration significative des finances publiques.

La stratégie de Lisbonne venant à échéance en 2010, la Commission européenne a ainsi proposé fin 2009 de définir une nouvelle stratégie pour les dix ans à venir: la stratégie Europe 2020. Le Conseil européen de juin 2010 a arrêté la mise au point de cette nouvelle stratégie, dont une gouvernance à trois niveaux intégrés :

- Une surveillance macro-économique ;
- Une coordination thématique de cinq grands objectifs structurels européens (R&D, enseignement, environnement&énergie, emploi, inclusion sociale) ;
- La surveillance dans le cadre du Pacte de stabilité et de croissance, en parallèle des deux niveaux cités ci-dessus.

C'est d'ailleurs également à ce moment que, au niveau national, le Conseil de gouvernement a chargé le ministre de l'Economie et du Commerce extérieur de la coordination nationale de la stratégie Europe 2020 et du PNR au Luxembourg, comme c'était également déjà le cas pour la stratégie de Lisbonne.

A travers ce renforcement de la gouvernance économique, l'UE et les Etats membres ont fait tout de leur possible pour assurer que les mesures, pour sortir de manière renforcés de la crise, soient encore davantage cohérentes et complémentaires en vue d'accroître les résultats par rapport à des mesures prises de manière individuelle et isolée au niveau des Etats membres. Cette coordination aura lieu annuellement lors du premier semestre: le « semestre européen ». Au cours de ce semestre, les Etats membres remettent de manière coordonnée deux rapports: un Programme national de réforme (PNR) pour les politiques structurelles et un programme de stabilité et de convergence (PSC) pour la politique budgétaire nationale¹.

2. Le premier semestre européen (2011)

En janvier 2011, le premier semestre européen a été lancé avec la publication par la Commission du premier examen annuel de la croissance (*annual growth survey*) dont les priorités ont ensuite été validées par le Conseil européen.

Ce semestre européen a impliqué des réaménagements en matière de préparation pour l'élaboration à la fois du PSC et du PNR. A partir de 2011, les travaux ont dû être organisés

¹ Cfr. ANNEXE pour le déroulement du calendrier sous le semestre européen.

de sorte à ce que ces deux programmes puissent être finalisés et transmis ensemble à la Commission. Il y a donc une interaction accrue entre les deux programmes.

En mars 2011, les Etats membres de la zone euro se sont également engagés à mettre en oeuvre un "Pacte pour l'euro plus" en vue de renforcer le pilier économique de l'union monétaire, de conférer une qualité nouvelle à la coordination des politiques économiques et de parvenir ainsi à un niveau de convergence plus élevé.

Comme les autres Etats membres, le Luxembourg a soumis fin avril 2011 son premier PNR, dénommé « Luxembourg 2020 », à la Commission, ensemble avec son PSC national². Ce PNR a notamment compris les objectifs nationaux luxembourgeois traduisant les objectifs européens du Conseil européen. Pour rappel, les objectifs quantitatifs nationaux fixés en avril 2011 par le Luxembourg ont été les suivants :

- un objectif national d'intensité de R&D se situant dans un intervalle de 2,3% à 2,6% du PIB pour 2020. L'objectif intermédiaire visé pour 2015 est de 2%. ;
- un objectif national de maintenir durablement le décrochage scolaire en dessous de 10% à l'horizon 2020, sachant que si jusque 2015 le taux de décrochage se stabilise en dessous de 10% cet objectif sera adapté, et un objectif national de porter à 40% la proportion de personnes âgées de 30 à 34 ans ayant obtenu un diplôme de l'enseignement supérieur ou atteint un niveau d'études équivalent.
- le Luxembourg s'était fixé dans le PNR 2011, sur base du premier Plan d'action efficacité énergétique (PAEE), un objectif national indicatif en matière d'efficacité énergétique dans les utilisations finales d'énergie de 10,38% à l'horizon 2016. Il a été mentionné à l'époque que cet objectif serait soumis en 2011 à une analyse et une évaluation approfondies dans le contexte de l'établissement du deuxième PAEE³.
- un objectif national de taux d'emploi de 73% à atteindre en 2020 pour les personnes âgées de 20-64 ans. L'objectif intermédiaire visé pour 2015 est de l'ordre de 71,5%. ;
- le Luxembourg n'avait pas retenu en 2011 un objectif quantitatif en matière de pauvreté et d'inclusion⁴.

De plus, le PNR 2011 a également compris les engagements pris par le Luxembourg dans le cadre du pacte pour l'euro plus.

Sur base du PNR 2011, le Conseil, sur proposition de la Commission, a finalement formulé début juillet 2011 les quatre recommandations suivantes à l'égard du Luxembourg pour 2011-2012:

² Pour plus de détails : http://www.odc.public.lu/actualites/2011/04/PNR_Luxembourg_2020/index.html

³ Cfr. ci-dessus sous le semestre européen 2012 pour une mise à jour.

⁴ Cfr. ci-dessus sous le semestre européen 2012 pour une mise à jour.

- Recommandation 1: *profiter de l'amélioration de la conjoncture, renforcer l'effort budgétaire et utiliser les recettes supplémentaires inattendues afin de réduire davantage son déficit nominal et d'atteindre son objectif à moyen terme en 2012;*
- Recommandation 2: *proposer et mettre en œuvre une vaste réforme du système de retraite afin d'en garantir la viabilité à long terme, en commençant par des mesures de nature à accroître le taux de participation des travailleurs plus âgés, notamment en décourageant les départs anticipés à la retraite. Afin d'augmenter l'âge effectif du départ à la retraite, des mesures telles que la liaison de l'âge légal de départ à la retraite à l'espérance de vie pourraient être envisagées;*
- Recommandation 3: *prendre des mesures pour réformer, en consultation avec les partenaires sociaux et conformément aux pratiques nationales, le système de négociation et d'indexation des salaires, afin d'assurer que la croissance des salaires reflète mieux l'évolution de la productivité du travail et de la compétitivité;*
- Recommandation 4: *prendre des mesures pour réduire le chômage des jeunes et notamment renforcer les mesures d'éducation et de formation visant à mieux faire correspondre les qualifications des jeunes à la demande du marché du travail.*

Ces recommandations ont clôturé le premier semestre européen (2011), ce qui a permis aux Etats membres de mettre en place des réformes durant leur « semestre national ». Faisant suite à de multiples réunions avec les partenaires sociaux, le gouvernement a pris fin 2011 dans ce cadre un ensemble de décisions pour répondre aux recommandations adressées au Luxembourg.

3. Le deuxième semestre européen (2012)

3.1 *La trame de fond du PNR 2012*

Durant la deuxième moitié de 2011 et surtout début 2012, les gouvernements ont déployé, notamment sous la pression des marchés financiers, des efforts importants pour corriger les déséquilibres budgétaires et pour assurer la stabilité financière. Après avoir consacré des efforts aux mesures d'urgence, il est indispensable de mettre maintenant en œuvre des réformes permettant aux économies de retrouver de meilleurs niveaux de croissance. Or il conviendrait plus que jamais de faire porter les efforts tant sur les mesures ayant un effet à court terme sur la croissance que sur un véritable modèle de croissance à moyen et à long terme. Car la dette publique évolue *in fine* selon les perspectives de croissance à long terme, c'est-à-dire de la capacité à prendre des décisions structurelles importantes.

Suite à des mesures d'urgence et à une certaine perte de confiance généralisée, l'environnement économique s'est détérioré. Les dernières prévisions économiques de début 2012 semblent indiquer que la reprise économique est actuellement de nouveau au point mort dans maints pays. Le Luxembourg est lui aussi confronté à une détérioration de sa situation économique en 2012, et pour les trois prochaines années sa croissance est prévue être nettement en-dessous de la croissance moyenne à long terme de l'économie luxembourgeoise⁵.

L'économie du pays doit par conséquent être encore davantage développée et diversifiée. C'est une condition indispensable pour créer des emplois et préserver le modèle social. La

⁵ Cf. note du Comité de prévision.

croissance et l'emploi ne pourront repartir que sur base d'une approche globale et cohérente conjuguant un assainissement budgétaire intelligent préservant l'investissement dans la croissance, des politiques macro-économiques saines et une stratégie active en faveur de l'emploi préservant la cohésion sociale.

C'est globalement sur cette trame de fond que le PNR 2012 du Luxembourg, actuellement en phase finale de préparation, et devant être soumis à la Commission pour la mi/fin avril 2012, a dû être élaboré. Les défis auxquels les Etats membres, et l'UE dans son ensemble, sont confrontés restent globalement les-mêmes qu'en 2011, mais le degré d'urgence pour la mise en œuvre a drastiquement augmenté.

3.2 Le PNR 2012 du Luxembourg

Le PNR 2012 tient notamment compte des recommandations par pays adressées en 2011 au Luxembourg par le Conseil, des engagements pris par le Luxembourg dans le cadre du Pacte pour l'euro plus, des objectifs nationaux arrêtés au cours du premier semestre européen (2011) et de l'examen annuel de la croissance 2012⁶ ainsi que des conclusions du Conseil européen.

Sur le plan micro-économique et de l'emploi, l'économie numérique, l'innovation et la productivité, une utilisation efficace des ressources notamment à travers une démarche territoriale transversale et intégrative (IVL et plans sectoriels), la réforme des autorités de concurrence, la simplification administrative (guichets uniques, etc) et le soutien au développement des PME, l'utilisation du plein potentiel du marché intérieur, la cohésion et l'inclusion sociale et l'égalité hommes-femmes comme objectif transversal continuent de constituer les piliers structurels de long terme du PNR.

3.2.1 Les recommandations par pays (juillet 2011)

Le PNR répond aux quatre recommandations qui ont été adressés au Luxembourg:

- Finances publiques⁷
- Pensions: Le 20 janvier 2012, le Conseil de gouvernement a approuvé définitivement le projet de loi portant réforme de l'assurance pension.
- Négociation et indexation des salaires: Une modulation de l'indexation automatique des salaires jusque 2014 a été votée début de l'année.
- Chômage de jeunes: Création d'une "maison de l'orientation"; Mesures en faveur de l'emploi des jeunes (CAE ; CIE ; CIE-EP) ; Intensification du suivi des jeunes demandeurs d'emploi pas ou faiblement qualifiés (projets ADEM: "coup de pouce", "formations pour jeunes engagés sous un contrat d'appui-emploi", ateliers de sensibilisation) ; réduction du taux de décrochage scolaire ; réforme de la formation professionnelle).

3.2.2 Les engagements du Luxembourg dans le Pacte pour l'euro plus (2011)

Le PNR répond aux engagements dans le cadre du Pacte pour l'euro plus :

- Retardement de l'application du mécanisme d'indexation des salaires ;

⁶ Le semestre européen 2012 a été lancé en novembre 2011 par la publication de la Commission de l'examen annuel de la croissance 2012. Cinq priorités y sont identifiées par la COM: - Assurer un assainissement budgétaire différencié propice à la croissance ; - Revenir à des pratiques normales en matière de prêt à l'économie ; - Promouvoir la croissance et la compétitivité pour aujourd'hui et demain ; - Lutter contre le chômage et faire face aux retombées sociales de la crise ; - Moderniser l'administration publique.

Pour plus de détails : http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/ags2012_fr.pdf

⁷ Recommandation à voir en rapport avec le programme de stabilité et de convergence du Luxembourg.

- Neutralisation de l'effet du salaire social minimum (SSM) ;
- Stabilité des cotisations sociales ;
- Simplification administrative et infrastructures (Réforme en matière d'établissements classés ; Réforme en matière d'aménagement communal ; Création d'une « Cellule de coordination de projets d'Urbanisme et d'Environnement »)
- Réforme de l'ADEM (vote du projet de loi 6232 portant création de l'Agence pour le développement de l'emploi) ;
- Relèvement du taux de cofinancement de la part de l'Etat de la formation continue (vote du projet de loi le 6 mars 2012) ;
- Réforme du régime de pensions ;
- Accroissement de la résistance du secteur financier.

3.2.3 Les objectifs (quantitatifs) nationaux du Luxembourg dans le cadre de Europe 2020

En ce qui concerne la mise en oeuvre des grands objectifs structurels européens, les objectifs nationaux arrêtés en avril 2011 pour l'année 2020 restent globalement valables. Il y a cependant eu deux mises à jour concernant ces objectifs quantitatifs:

- le Luxembourg s'était fixé dans le PNR 2011 (sur base de son premier PAEE), un objectif national indicatif en matière d'efficacité énergétique dans les utilisations finales d'énergie de 10,38% à l'horizon 2016. Il avait cependant été mentionné à l'époque que cet objectif serait encore soumis au cours de 2011 à une analyse et une évaluation approfondies dans le contexte de l'établissement du deuxième PAEE. Dans ce dernier, le taux a finalement été révisé à la hausse à 14,06% pour 2016.
- le Luxembourg ne s'était pas fixé, dans son PNR 2011, un objectif quantitatif en matière de risque de pauvreté et d'exclusion. Le PNR 2012 proposera maintenant un tel objectif quantitatif.

A côté de la définition de ces deux "nouveaux" objectifs nationaux, le PNR dresse un état de lieux des progrès réalisés concernant l'atteinte des autres objectifs nationaux⁸:

- concernant l'objectif de R&D (entre 2,3-2,6% du PIB en 2020), le Luxembourg affiche un taux de 1,63% en 2010. Ce taux a stagné les dernières années, même si les fonds publics ont fortement augmenté en volume (en euros). Des efforts importants sont donc encore nécessaires pour pouvoir atteindre cet objectif relatif en % du PIB, et ceci en termes de crédits budgétaires publics, mais également (et surtout) dans la recherche privée réalisée au niveau des entreprises, qui semble avoir stagné au cours de ces dernières années.
- concernant le décrochage scolaire (un taux durablement en-dessous des 10%), le Luxembourg a déjà atteint cet objectif à l'heure actuelle, le Ministère de l'Education nationale et de la formation professionnelle ayant récemment publié les nouvelles statistiques nationales affichant un taux de décrochage de 9%⁹. Il s'agira donc de maintenir les efforts importants engagés pour que cet objectif soit atteint de manière durable.
- concernant la proportion de la population résidente (30-34 ans) ayant un niveau d'éducation tertiaire (objectif de 40% en 2020), le Luxembourg dépasse à l'heure actuelle cet objectif avec en total un taux d'environ 46% (Eurostat, 2010). Selon les

⁸ Pour plus de détails : http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/europe_2020_indicators/headline_indicators

⁹ D'après les statistiques officielles Eurostat utilisées dans le cadre de la stratégie Europe 2020 (enquête forces de travail), qui ne sont pas très représentatives pour le Luxembourg, le pays a même atteint un taux de 7,1% en 2010. Le MENFP a cependant décidé de suivre notre objectif national de <10% par rapport à ses propres statistiques nationales.

données désagrégées du STATEC, le taux pour les résidents luxembourgeois dépasse légèrement l'objectif de 40% en 2010 alors que le taux pour les résidents étrangers se situe même encore au-dessus de celui des résidents luxembourgeois. Il s'agira donc de maintenir les efforts importants engagés en vue de développer une économie de la connaissance.

- concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre de -20%, le Luxembourg se situe en 2009 à un indice de 91 (Eurostat, année 1990=base 100) et devra par conséquent encore réaliser des efforts substantiels jusqu'en 2020.
- concernant la part des énergies renouvelables dans la consommation finale brute d'énergie (objectif 2020: un taux de 11%), le Luxembourg se trouve en 2009 à 2,7%. Des efforts importants sont donc encore à engager pour atteindre cet objectif en 2020.
- concernant l'emploi (objectif 2020: un taux d'emploi de 73%), le taux d'emploi (20-64 ans) a selon Eurostat augmenté au Luxembourg de 67,4% en 2000 à 70,7% en 2010¹⁰. Le Luxembourg est donc sur la bonne trajectoire, mais des efforts importants sont encore à réaliser.

Les priorités et objectifs évoqués ci-dessus sont intimement liés. À titre d'exemple, de meilleurs niveaux d'éducation améliorent l'employabilité et permettent d'accroître le taux d'emploi aidant à réduire la pauvreté, et une plus grande capacité de R&D ainsi que d'innovation, combinée à une efficacité accrue des ressources, améliore la compétitivité et favorise la création d'emplois. Investir dans des technologies plus propres et à faible émissions de carbone permet d'améliorer le respect de l'environnement, de contribuer à lutter contre le changement climatique et de créer de nouvelles activités et possibilités d'emplois. La croissance et l'emploi ne pourront *in fine* repartir que sur base d'une approche globale et cohérente en matière de réformes.

3.3 La suite du calendrier 2012

Après la soumission par le gouvernement du PNR 2012 à la Commission vers la mi/fin avril 2012, le calendrier du semestre européen 2012 est le suivant:

- sur base des PNR 2012, la Commission va de nouveau élaborer une proposition de recommandation pour les Etats membres, dont le Luxembourg ;
- ces propositions seront discutées par la suite au niveau des Comités et du Conseil ;
- le Conseil européen va finalement valider les recommandations lors de sa session du 28-29 juin 2012, ce qui va clôturer le semestre européen 2012 et laisser la place aux "semestres nationaux" dans les Etats membres.

4. Un nouvel élément à partir de 2012: la « MIP »

Un élément nouveau est entré en vigueur au cours du semestre européen 2012: le renforcement du pilier de la surveillance macro-économique de la stratégie Europe 2020.

Fin 2011, un nouveau paquet législatif sur la gouvernance économique de l'UE est entré en vigueur¹¹. Ce paquet de nouvelles mesures (dénommé «*six-pack*») constitue le renforcement le plus ambitieux de la gouvernance économique de l'UE et de la zone euro depuis le lancement de l'Union économique et monétaire voilà presque vingt ans.

A côté d'un renforcement supplémentaire du volet budgétaire, ce nouveau paquet renforce aussi considérablement la surveillance de la « compétitivité » proprement dite, et ce à

¹⁰ Selon les statistiques les plus récentes du STATEC, publiées le 20 mars 2012, le taux d'emploi a baissé de nouveau en 2011 et se trouve maintenant à un niveau de 69,8%.

¹¹ Pour plus de détails : http://ec.europa.eu/economy_finance/economic_governance/macroeconomic_imbalance_procedure/index_en.htm

travers deux règlements européens introduisant une nouvelle procédure de surveillance des déséquilibres macro-économiques dénommée MIP (*macro-economic imbalance procedure*). Cette procédure comprend notamment un volet préventif et un volet correctif, ce dernier pouvant *in fine* même aboutir à un régime de sanctions financières.

Dans le cadre du volet préventif, la Commission rédige annuellement dans le cadre du semestre européen un « rapport sur le mécanisme d'alerte » dans lequel elle identifie, par le biais d'une analyse économique (tableau de bord) les Etats membres qui sont susceptibles d'être exposés à des risques de déséquilibres macro-économiques. Sur base des discussions au Conseil et à l'Eurogroupe, ou dans le cas de développements économiques significatifs, la Commission décide de procéder à une analyse approfondie pour les Etats membres pour lesquels elle a conclu qu'ils sont exposés à des risques de déséquilibres macro-économiques. La Commission peut constater qu'il n'y a pas de risque de déséquilibre ou bien deuxièmement qu'il y a un risque de déséquilibre mais non-excessif et propose une recommandation au Conseil, ou bien qu'il y a un risque de déséquilibre macro-économique excessif ce qui va conduire la Commission à proposer une recommandation au Conseil pour l'ouverture de la procédure pour déséquilibre excessif dans le cadre du volet correctif.

Dans ce cadre, la Commission a publié le 14 février 2012 son premier rapport. Le rapport a dressé le constat suivant à l'égard du Luxembourg: *"the value of the scoreboard indicator for the current account balance is above the threshold, caused by trade surpluses reflecting the country's strong specialisation in financial services. This, however, is not related to subdued domestic demand, but concentration of economic activities and jobs in the country. Luxembourg has lost price competitiveness as a result of high wage increases and low productivity growth, but it should be noted that at the same time Luxembourg is gaining export market shares in services. Private sector indebtedness is above the indicative threshold, coupled with large and volatile credit flows. This is mainly explained by lending and borrowing operations inside international non-financial corporations, rather than an excessive indebtedness of the private sector. The household debt level is relatively contained. Real house prices witnessed large cumulated growth during the last decade and the correction is limited so far."*

La Commission ne retient finalement pas le Luxembourg comme un pays susceptible d'être exposé pour le moment à des risques de déséquilibres macro-économiques. La Commission relativise notamment le dépassement par le Luxembourg de deux des trois seuils (à savoir la balance courante et la dette privée), en mentionnant que le dépassement de ces deux seuils ne démontre pas l'éventuelle existence de déséquilibres macro-économiques, mais s'explique plutôt par les spécificités nationales du Luxembourg dont les indicateurs du tableau de bord ne tiennent pas entièrement compte¹².

Le dépassement du troisième seuil, à savoir pour le coût salarial unitaire nominal, montre que le Luxembourg a perdu en compétitivité-coût au cours des dernières années. Dans ce

¹² La balance courante: Au Luxembourg, il faut noter que la balance courante est surtout excédentaire à cause de la forte spécialisation dans les services financiers. D'après le STATEC, le solde positif sur les opérations sur produits avec le reste du monde –dégagé exclusivement par les échanges internationaux de services - fait plus que compenser le déficit extérieur occasionné par la rémunération des facteurs de production (travail et capital), de sorte que la balance courante continue à dégager un excédent. La Commission conclut que cet excédent n'est pas lié à une trop faible demande intérieure, mais constitue plutôt une conséquence de la concentration exceptionnelle d'activités économiques et d'emplois dans le pays.

La dette du secteur privé (en % du PIB): La plus grande partie de cette dette est contractée par les sociétés non financières et comprend notamment les prêts. Au Luxembourg, on est dans la situation que beaucoup d'entreprises choisissent (compte tenu de la liquidité de certains marchés financiers, l'expérience dans les transactions internationales ou autres spécificités nationales) de contracter une dette non pas pour leurs besoins immédiats mais plutôt pour le compte d'entreprises liées à l'étranger (prêts intragroupes). Il en résulte que le montant total de la dette est divisé par la valeur ajoutée du Luxembourg sans pour autant de considérer la valeur ajoutée produite dans le reste du monde par le biais de cet emprunt intragroupe.

cadre, le gouvernement a pris début 2012 des décisions importantes concernant le fonctionnement du mécanisme d'indexation automatique des salaires pour la période 2012-2014. Cette réforme a comme objectif que l'évolution des salaires reflète mieux l'évolution de la productivité dans les années à venir.

L'Observatoire de la compétitivité (ODC) suit également de près cette compétitivité-coût et la productivité du Luxembourg, notamment à travers les indicateurs du taux de change effectif réel et du coût salarial unitaire nominal¹³ en vue d'aider le gouvernement et les partenaires sociaux à définir les orientations et le contenu de politiques favorables et compatibles avec une compétitivité à long terme.

5. Un besoin de coordination entre les politiques structurelles et la politique budgétaire

Un des enjeux majeurs de la nouvelle gouvernance économique consiste à avoir une plus grande cohérence dans l'élaboration des différentes politiques sectorielles. Ces politiques devront veiller à être en accord avec le scénario macro-économique et la stratégie budgétaire que le gouvernement se fixe pour une période donnée, à la fois à moyen et à long terme.

Le PNR dans son ensemble doit donc aller de pair avec des finances publiques saines et viables à long terme, tel que formulé dans notre programme de stabilité et de convergence (PSC). La mise en oeuvre de notre PNR est donc encadrée dans le même scénario macro-économique que celui de notre programme de stabilité et de convergence national.

6. Appropriation nationale, communication et évaluation

L'appropriation nationale des réformes s'avère être cruciale. Le gouvernement veille à ce que les réformes prises dans le cadre du PNR soient élaborées à la suite de consultations étendues. Maints efforts sont engagés pour accroître l'appropriation nationale du PNR, dont:

- Organisation d'un séminaire sur le semestre européen le 7 juin 2011 au Conseil économique et social (CES) ;
- Débat de consultation le 14 juillet 2011 sur les conclusions du Conseil à l'égard du PNR et PSC du Luxembourg ;
- Réunions en automne 2011 entre le gouvernement et les partenaires sociaux pour discuter de la crise et des outils disponibles pour remédier à la détérioration conjoncturelle, tout en préparant le Luxembourg à la sortie de la crise ;
- ...

La communication: Des études ont montré que la résistance qui se crée à l'égard des réformes est liée entre autres au fait que l'incertitude à l'égard des bénéfices futurs attendus des réformes est souvent supérieure à l'incertitude relative aux coûts engendrés. Le gouvernement attache donc un intérêt particulier à ce défi et compte poursuivre ces efforts dans le cadre de la stratégie Europe 2020.

L'évaluation et le suivi: Des méthodes d'évaluation micro- et macroéconomiques des politiques économiques sont d'une importance primordiale. Au fil des dernières années, des investissements importants ont ainsi été réalisés au Luxembourg par l'ODC dans un modèle structurel tenant compte des spécificités luxembourgeoises¹⁴. Ce modèle devrait être prochainement finalisé. De plus, le tableau de bord mis en place par l'ODC, dont l'édition la

¹³ Pour plus de détails: http://www.odc.public.lu/publications/bilan_compete/index.html

¹⁴ Pour plus de détails: <http://www.odc.public.lu/activites/LSM/index.html>

plus récente a été publiée en octobre 2011, permet également de faire le suivi de la compétitivité du Luxembourg.

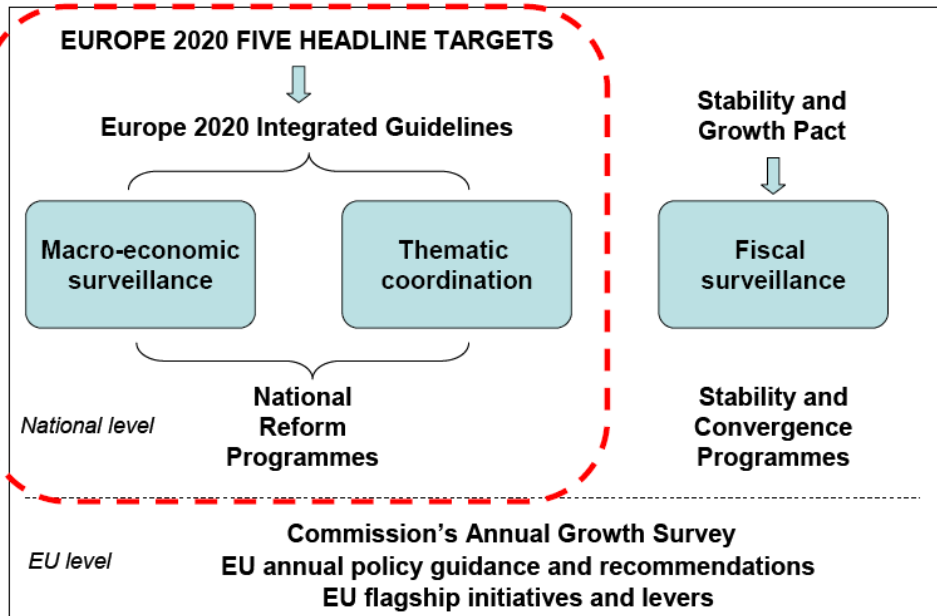
7. Conclusions

Les efforts importants mis en œuvre dans le cadre du PNR « Luxembourg 2020 » ont comme objectif de permettre au pays de sortir renforcé de la crise et de tourner son économie vers une croissance intelligente, durable et inclusive, comme cela est prévu dans le cadre de la stratégie Europe 2020.

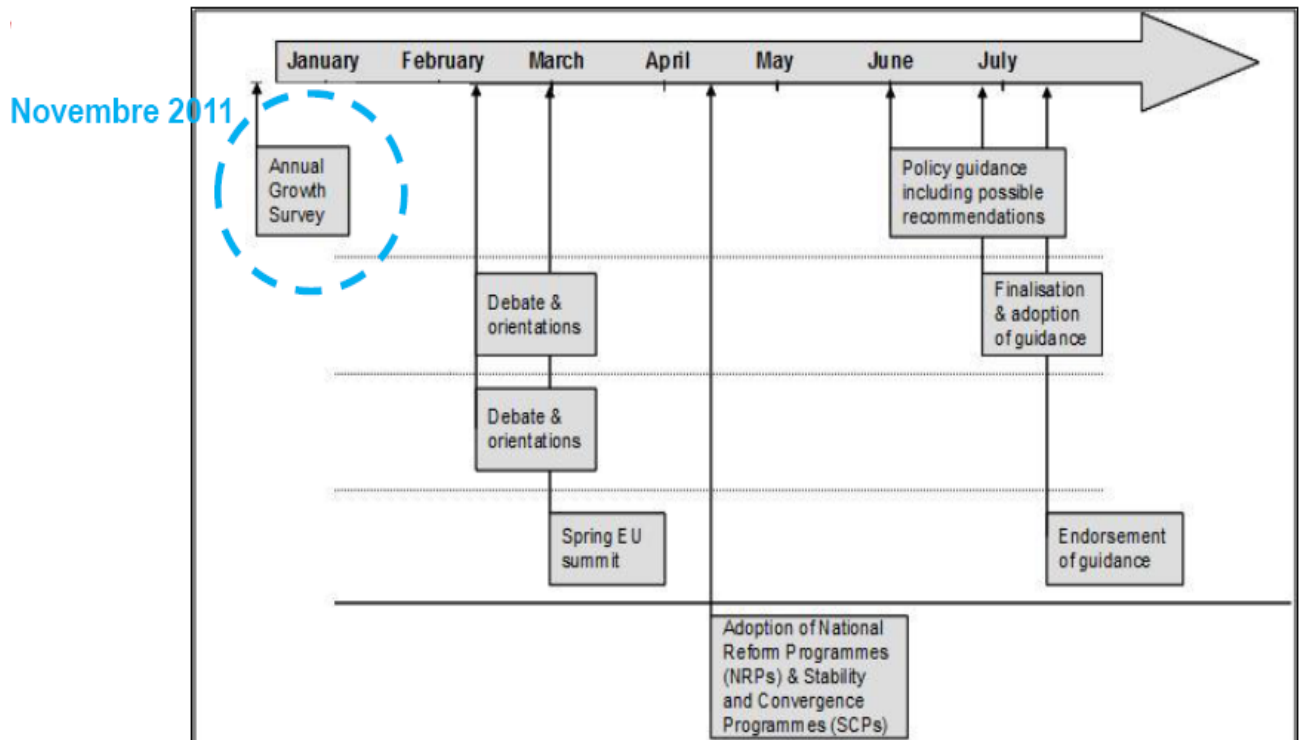
Le PNR est complémentaire à la stratégie Europe 2020 de l'UE dans son ensemble, et devrait permettre de générer de la croissance et de l'emploi en vue d'accroître le bien-être des citoyens et des générations futures.

ANNEXE

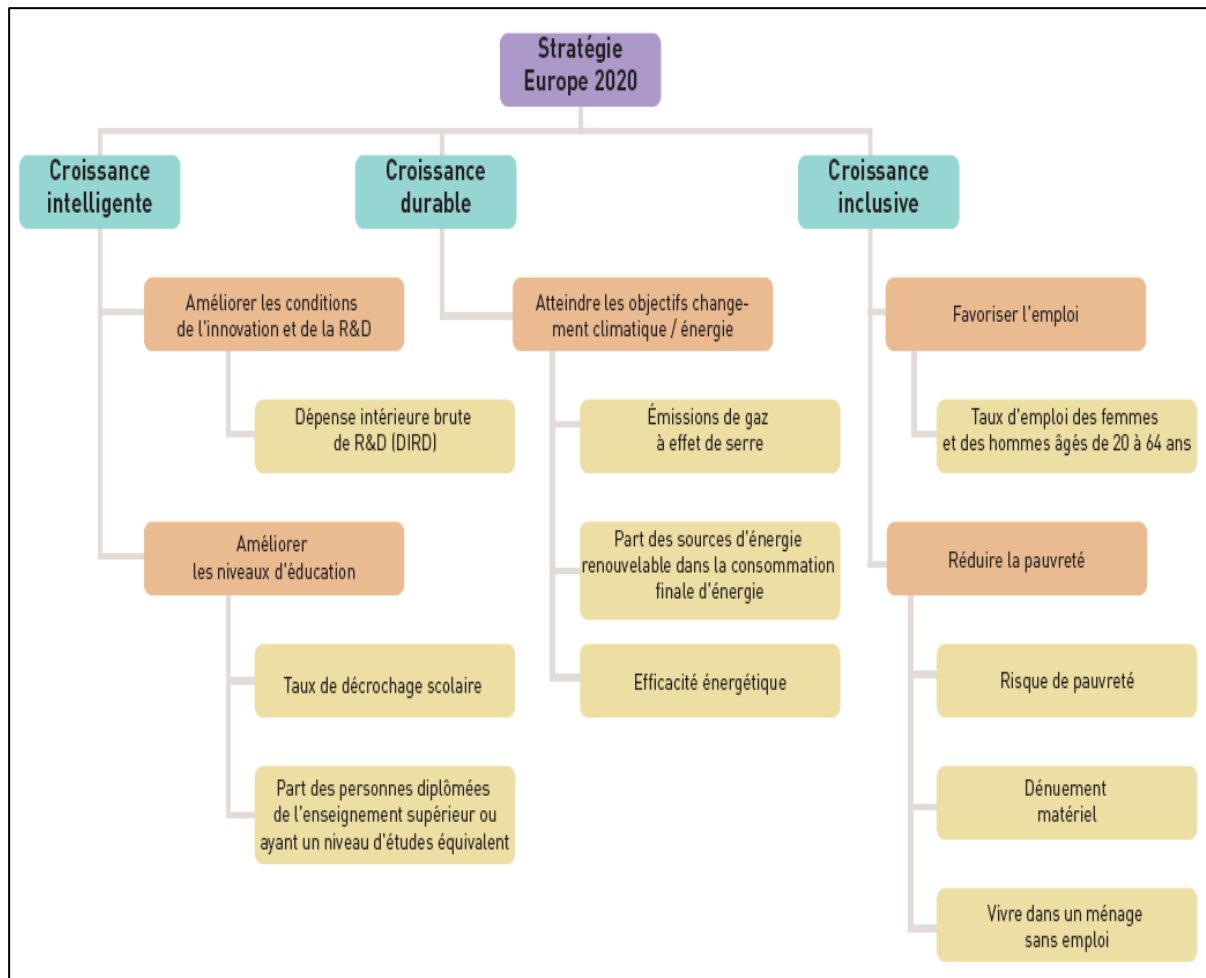
Le PNR dans la gouvernance économique européenne



Le nouveau cycle du semestre européen (édition 2012)



La stratégie Europe 2020 et les 5 grands objectifs structurels européens



3 Priorités

Croissance intelligente, Croissance durable, Croissance inclusive

5 Objectifs

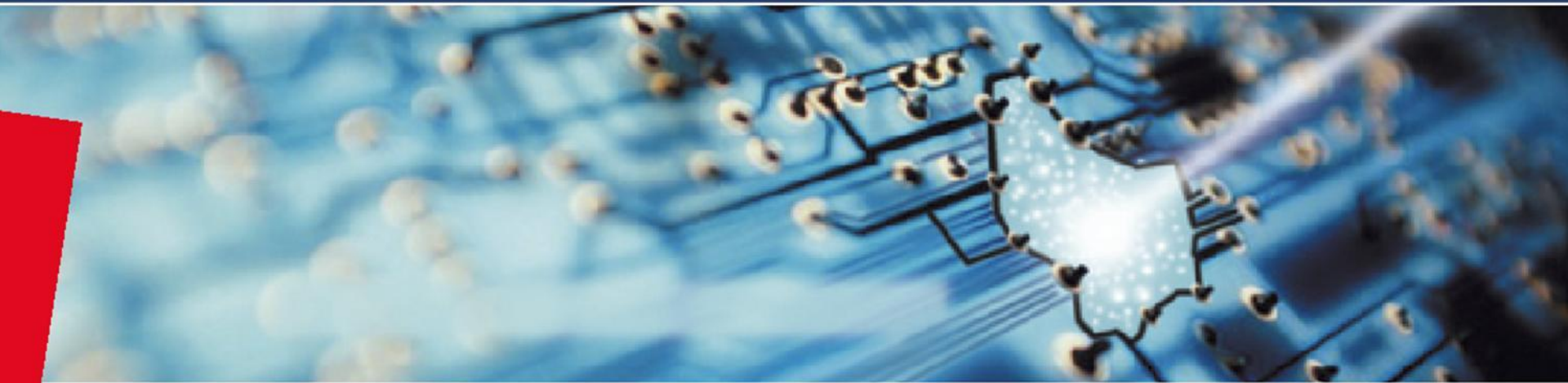
R&D, Niveau d'éducation, Changement climatique & énergie, Emploi, Pauvreté & Exclusion sociale

10 indicateurs (Eurostat)



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Grand-Duché de
luxembourg.



Vers une mobilité plus durable

Nouvelles initiatives dans les domaines de la mobilité électrique et de la mobilité basée sur le gaz naturel

Ministère de l'Économie et du Commerce extérieur
Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Luxembourg, le 1^{er} mars 2012



Contexte

La stratégie de mobilité

Objectif: Promouvoir la mobilité douce (25 % mobilité douce)

Partage bimodal actuel - 2009

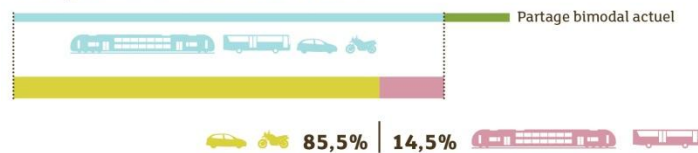


Partage bimodal futur - Objectif 2020

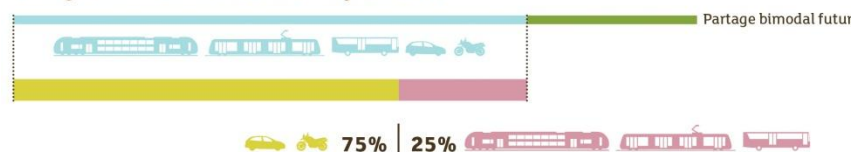


Objectif: Promouvoir les transports publics (25 % transports publics)

Partage bimodal motorisé actuel – 2009



Partage bimodal motorisé futur – Objectif 2020





Contexte

- Consommation énergétique nationale secteur transports > 60%
- La longueur moyenne pondérée d'un trajet unique parcouru en voiture privée au Luxembourg ne dépasse pas 60 km
- La mobilité individuelle motorisée peut être plus durable par
 - ✓ des voitures plus économes en ressources
 - ✓ des carburants plus propres et moins émetteurs en CO₂
 - ✓ des carburants renouvelables
 - ✓ une utilisation des voitures en mode de covoiturage
- Les voitures électriques ainsi que les voitures recourant à des carburants alternatifs sont généralement ...
 - ✓ ... plus économes
 - ✓ ... plus propres en milieu urbain et moins émetteurs en CO₂
 - ✓ ... peuvent recourir à l'électricité verte ou au biogaz



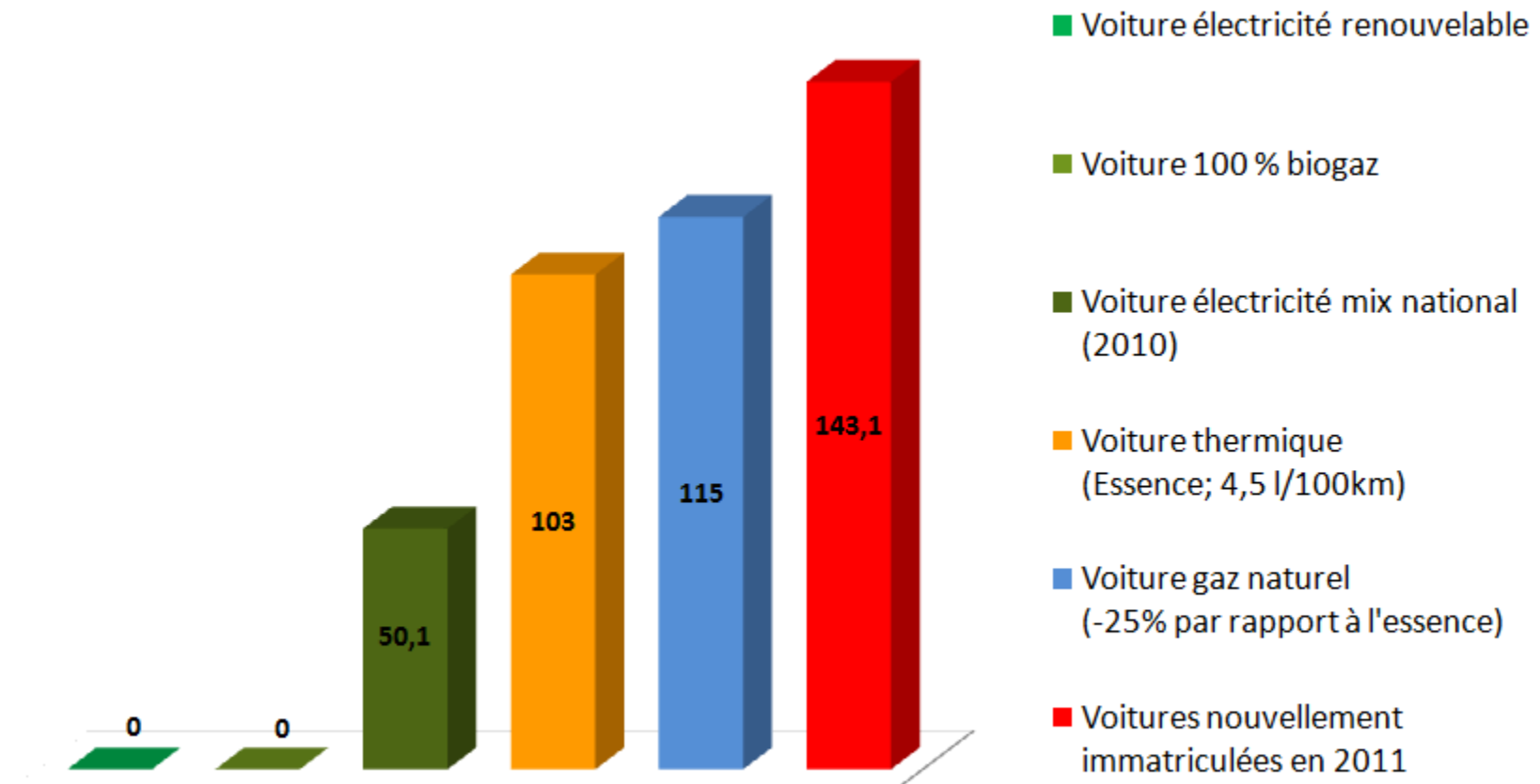
Evolution des émissions de CO₂ des voitures automobiles à personnes

- Nouvelles voitures immatriculées en 2011
 - 30,5% ≤ 120 g/km (10,1% en 2006)
 - 10% ≤ 100 g/km (0,8% en 2009)
- Emissions moyennes des nouvelles voitures
 - 143,1 g/km en 2011 (168,2 g/km en 2006)
- Emissions moyennes de toutes les voitures en circulation
 - 1.1.2012: 160,1 g/km (1.1.2007 : 178,5 g/km)
 - 1.1.2007 – 1.1.2012:
 - Les émissions moyennes ont baissé de 10,3%
 - En même temps le nombre de voitures en circulation a augmenté de 9,3%
- 28 740 demandes prime CAR-e et CAR-e plus introduites; montant 25,8 millions € (au 27.02.2012)



Emissions de CO₂ par type de véhicule

Comparaison: thermique - gaz naturel – biogaz - électrique





Les coûts d'une voiture électrique

	voiture électrique (13,5 kWh/100km)	voiture thermique équiv. (4,5 l/100km; 103 g CO ₂ /km)
▪ Taxe automobile	0 €/an	43 €/an
▪ Consommation* (13 000 km/an)	246 €/an	819 €/an
▪ Entretien**	/	200 €/an
Total coûts d'utilisation:	246 €/an	1062 €/an

* prix essence: 1,4 €/l ; prix électricité: 0,14 €/kWh

** spécifique véhicule thermique (vidange, filtres, révisions, courroie de distribution...)



L'électro-mobilité à Luxembourg

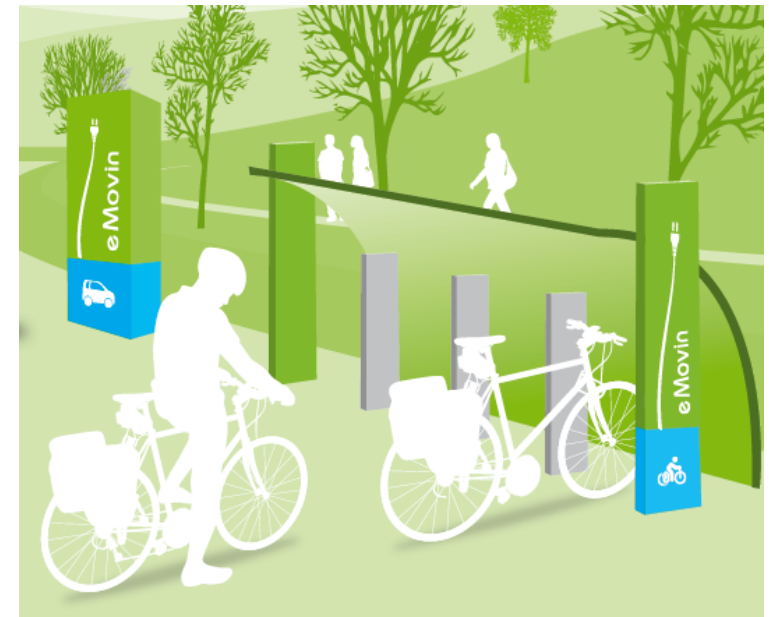
- Différents développements sur le marché des véhicules électriques
- Différentes initiatives au niveau d'acteurs privés
- Différents groupes abordant le sujet de l'électro-mobilité, dont les communes, les ONG etc.
- Création de la plate-forme « elektromobiliteit.lu » en 2010 pour la promotion de la voiture électrique
- Nombre croissant d'entreprises luxembourgeoises devenant actives dans le domaine de l'électro-mobilité (c.f. ILEA)
- Nombre croissant de projets pilotes avec bornes de charge



Projet Pilote Nordstad-eMovin

Projet de démonstration illustrant la faisabilité du concept de l'électro-mobilité dans la région de la Nordstad

- Mise en place d'un système d'infrastructure de chargement combinant le chargement de vélos et de voitures
- Service de mobilité global (transport en commun, eVélos et eCars en mode sharing) facilitant les déplacements des utilisateurs
- Projet cofinancé par le fonds européen de développement régional (FEDER), les communes participantes de la Nordstad, le CRP Henri Tudor et le Ministère du Développement durable et des Infrastructures



European Union
European Regional Development Fund



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Département de l'environnement



Objectifs visés:

- Contribution au développement durable de la Nordstad et à l'effort global de réduction des émissions de gaz à effet de serre
- Promouvoir les déplacements (travail/résidence) avec des modes de déplacement durables
- Project fédérateur incitant les commerces et acteurs locaux en faveur de la mobilité électrique
- Contribution au développement d'une offre touristique innovatrice

Echéancier prévisionnel:

- Définition des besoins et des attentes de la population de la Nordstad par une circulaire en ligne www.nordstad.lu
- Définition des cahiers des charges est en cours, le lancement des appels d'offres est prévu pour le printemps 2012
- Mise en exploitation de l'infrastructure de recharge est prévue pour automne 2012



Projet Pilote ZAC-eMovin

Projet de démonstration ayant pour but d'évaluer la faisabilité et la pertinence d'un concept de mobilité électrique dans des zones d'activités au Luxembourg

- Utilisation de voitures électriques en mode d'auto-partage (car sharing) et de covoiturage (car pooling) dans des zones d'activités autour de la ville de Luxembourg (Strassen, Cloche d'or, Kirchberg)
- Services télématiques facilitant l'auto-partage, le covoiturage et la gestion des infrastructures dans les entreprises
- Déployer et valoriser le réseau de recharge électrique dans les entreprises
- Projet cofinancé par le fonds européen de développement régional (FEDER) le CRP Henri Tudor, le CEPS-Instead et le Ministère du Développement durable et des Infrastructures
- Partenaires : CRP Henri Tudor, CEPS-Instead, Enovos, EPT et PSA



L'électro-mobilité à Luxembourg

- Nombre de voitures électriques immatriculées au Luxembourg: 49 (au 27.02.2012)
 - Nombre de stations de charge pour l'électro-mobilité: 13 (au 31.12.2011)
 - Subventions étatiques: 5000 € par véhicule électrique lié à la condition de souscrire un contrat électricité verte (PRIME CAR-e)
- Lancer une étude de faisabilité technico-économique pour développer une approche partagée et structurée de mise en œuvre de l'électro-mobilité au niveau national



Étude technico-économique sur la mobilité électrique



Schwartz and Co
Strategy Consulting



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Économie
et du Commerce extérieur



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Département de l'environnement



INSTITUT LUXEMBOURGEOIS DE RÉGULATION

Etude technico-économique pour la mise en œuvre nationale de l'électro-mobilité au Luxembourg

Conférence de presse

Version 1.0, 1^{er} février 2012



Contexte et objectif de l'étude

L'étude avait pour objectif de définir un concept national partagé de mise en œuvre de l'électro-mobilité au Luxembourg : infrastructure publique de charge requise, coût, financement, installation et exploitation

Contexte

- Le développement du véhicule électrique est un élément clé pour le Luxembourg dans le cadre du respect des objectifs de réduction des émissions de CO₂. Pour atteindre ces objectifs, le gouvernement table sur un taux de pénétration du véhicule électrique dans le parc roulant de **10% en 2020**, représentant environ **40 000** véhicules.
- Une filière de l'électro-mobilité a commencé à se structurer grâce à la création d'une plate-forme à l'initiative d'Enovos et du Centre de Recherche Public Henri Tudor. Elle compte aujourd'hui près de 100 membres et vise à faciliter l'émergence de la mobilité électrique au Luxembourg.
- Cependant, le Luxembourg ne disposait pas encore d'une approche partagée et structurée de mise en œuvre de l'électro-mobilité au niveau national.

Objectif

Définir avec les parties prenantes un concept national partagé de mise en œuvre de l'électro-mobilité au Luxembourg

Quelle infrastructure de charge est requise pour assurer le décollage de la filière ?

Quel en est le coût et comment en assurer le financement ?

Comment en assurer l'installation et l'exploitation de manière optimale ?

Méthodologie

L'étude s'est déroulée en deux étapes, en étroite collaboration avec l'ensemble des parties prenantes luxembourgeoises

25/07/2011
Réunion de
lancement

Entretiens avec les
parties prenantes

20/09/2011
Réunion de
fin d'étape

Réunions de travail avec
les parties prenantes

09/12/2011
Réunion
finale

Etape 1

Etat des lieux et tendances

- Lancement du projet
- Mise à plat de l'expérience des acteurs luxembourgeois
- Spécificités des besoins luxembourgeois
- Tendances internationales
- Variantes possibles d'infrastructures de charges

Etape 2

Définition du concept

- Modèle d'infrastructure de charge pour le Luxembourg
- Caractéristiques du système informatique de gestion
- Analyse des coûts
- Stratégie de mise en œuvre et de financement
- Synthèse et recommandations

Parties prenantes impliquées :

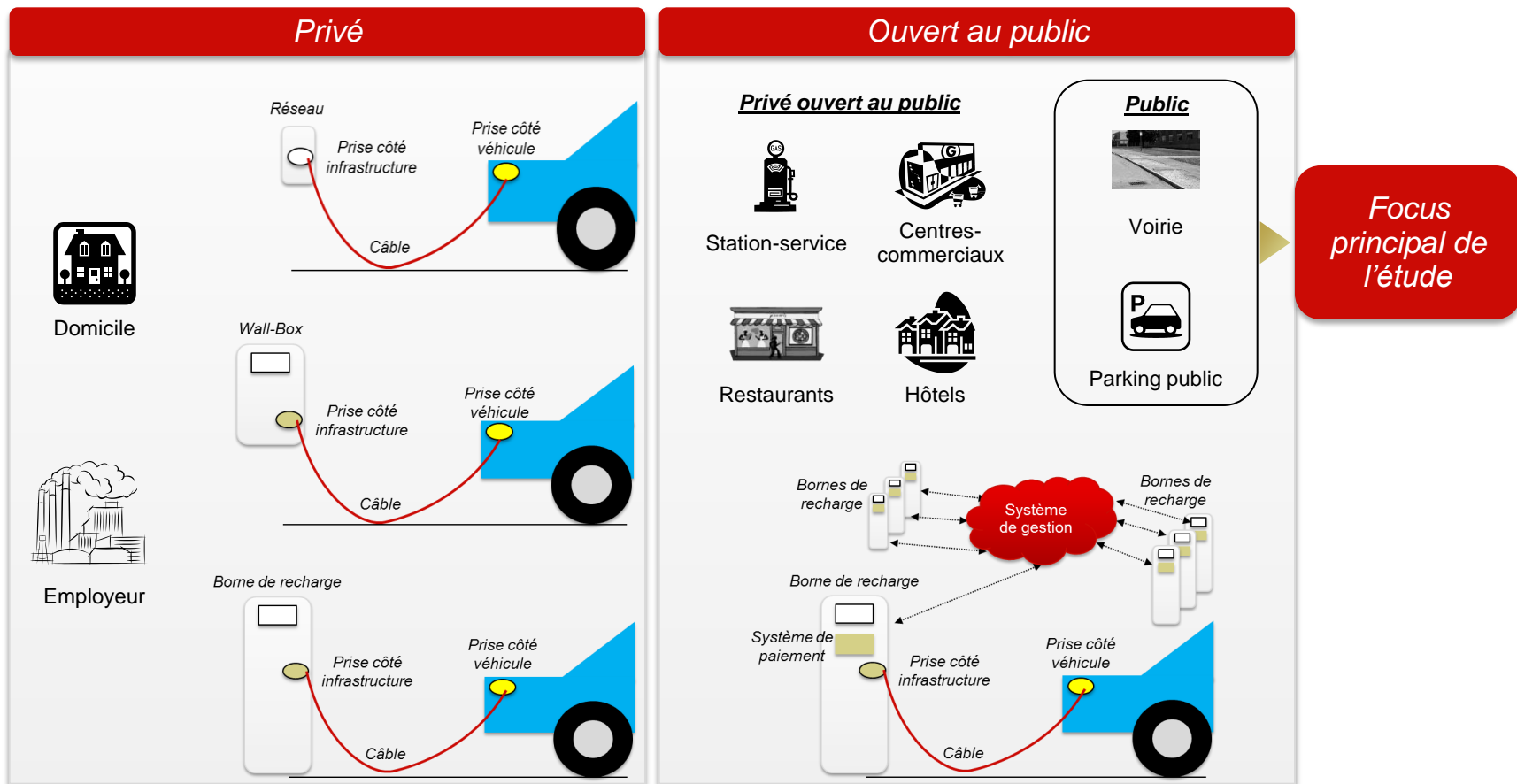
✓ Commanditaires : Ministère de l'Economie et du Commerce Extérieur, Ministère du Développement Durable et des Infrastructures, Institut Luxembourgeois de Régulation

✓ Autres parties prenantes :



Définition d'une infrastructure de charge

Une infrastructure de charge est composée des éléments (bornes, câbles, système de paiement, système de gestion) permettant la charge des véhicules sur différents types d'emplacements (privés et ouverts au public)



Expériences internationales et luxembourgeoises

Le Luxembourg est en phase avec les pays les plus avancés en matière d'électro-mobilité (Allemagne, France, Portugal), ces derniers étant toujours dans une phase d'émergence



- Plans nationaux en cours d'établissement.
- Infrastructure publique de charge financée principalement par des fonds publics.
- Charge privée considérée comme le principal moyen de charge et infrastructure publique conçue comme un moyen de rassurer les utilisateurs.
- Au niveau technique :
 - Des approches variées sur le type de charge : normale (~8 h, la moins onéreuse et la moins délétère pour la batterie), accélérée (~2 h) ou rapide (~30 min).
 - Deux solutions en concurrence pour les prises sur les bornes : standard français et standard allemand.
 - Une tendance à privilégier un système de paiement basé sur un badge RFID.
 - Des approches variées concernant le choix par l'utilisateur du fournisseur d'électricité pour la charge.
 - Un seul exemple de mise en place d'un système national de gestion des bornes.



- Début de déploiement par plusieurs collectivités, chacune de leur côté, de bornes de charge normale (plus de 13 déjà installées ou à venir).
- Positionnement de plusieurs acteurs privés en tant que fournisseur de solutions de charge.



Borne à SANEM



Borne à BECKERICH

Les parties prenantes luxembourgeoises ont une vision homogène des spécificités et besoins du Luxembourg en matière d'électro-mobilité. Un consensus a ainsi pu être dégagé au sujet des principales problématiques, notamment sur la nécessité d'une infrastructure publique.

Concept d'infrastructure publique de charge

Le concept est articulé autour d'une infrastructure publique comptant 600 à 1000 bornes de charge normale et accélérée, selon les scénarios, principalement installées sur les emplacements intermodaux

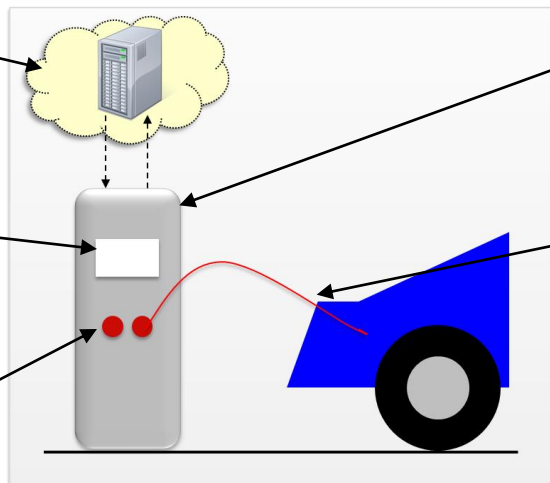
Infrastructure publique ayant pour but de rassurer l'utilisateur, ciblant principalement les points intermodaux : parkings P+R, parkings de gare et autres parkings publics



Système **national** de gestion pour l'**identification**, le **paiement** et le **choix du fournisseur d'électricité** (roaming)

Système de paiement identique sur tout le territoire (badge RFID ou carte bancaire) qui **permet à tous les utilisateurs de payer** (y inclus les frontaliers)

Prise au **standard allemand et/ou au standard français** en fonction des futures décisions sur les normes



Borne de **charge normale** sur les parkings P+R et les parkings de gare couplée avec une charge accélérée sur les autres parkings publics

Câble amovible fourni par le constructeur automobile garantissant la sécurité de l'utilisateur selon les normes internationales

- Déploiement : 600 à 1 000 bornes sur 2012-2020
- Investissements : 7,2 à 12,5 M€ sur 2012-2020
- Coûts d'exploitation annuels : 0,9 à 1,4 M€ en 2020

Ne peut pas être intégralement financé par les seuls utilisateurs de l'infrastructure publique : le coût d'une recharge serait dissuasif

Financement de l'infrastructure publique de charge

Quatre voies de financement ont été élaborées et analysées



Dans tous les cas l'impact sur le consommateur final luxembourgeois est faible.



Installation et exploitation

Trois modèles d'organisation ont été élaborés et analysés pour l'installation et l'exploitation de l'infrastructure publique de charge

1

Par les Gestionnaires de Réseau de Distribution (GRD)

2

Société nationale à capital ouvert

3

Société délégataire

Dans chacun des modèles, l'installation et l'exploitation sont réalisées dans le cadre d'un cahier des charges précis établi par l'Etat en concertation avec les communes.



Étude technico-économique sur la mobilité électrique

Options retenues:

- Infrastructure publique ciblée:
Points de charge sur des P&R, parkings de gare et (de manière ponctuelle) sur voirie ou autres types de parkings publics

- Système national de gestion des bornes publiques permettant:
 - ✓ un système de « roaming » et la mise en place d'un système de paiement homogène sur tout le territoire
 - ✓ le choix du fournisseur



Étude technico-économique sur la mobilité électrique

Options retenues (suite):

- Organisation en matière d'installation et d'exploitation:
Coordination de la mise en place et l'exploitation de l'infrastructure publique de charge par les gestionnaires de réseau de distribution
- Financement par le tarif d'utilisation des réseaux et le budget de l'Etat permettant:
 - ✓ un recouvrement annuel des coûts réels de l'exploitation
 - ✓ un financement direct de l'investissement par les clients basse tension
- Coûts de l'électro-mobilité
 - ✓ Coûts de l'infrastructure de charge publique
 - ✓ Coûts du régime de subvention pour voitures électriques PRIME CAR-e
 - ✓ Coûts d'exploitation annuels
 - ✓ Coûts indirects (perte sur accises carburants)



Objectifs du gouvernement – Horizon 2020

- Le Luxembourg devient une plateforme exemplaire offrant un réseau généralisé de bornes de charge publiques pour une mobilité plus durable
- Tous les consommateurs sont équipés de compteurs intelligents leur permettant de gérer activement leur consommation d'énergie
- De nouvelles perspectives découlent grâce à l'interconnexion par les réseaux intelligents
(p.ex. facturation heures creuses, gestion des réseaux, batteries des voitures comme accumulateurs d'énergie électrique, etc)



Objectifs du gouvernement – Horizon 2020

- 40 000 voitures électriques en 2020 (10% du parc roulant national)
- ± 850 bornes de charge publiques pour voitures électriques jusqu'en 2020. La mise en place des premières bornes est prévue pour 2013
- Subventions véhicules électriques: actuellement 5000 €
- ±10 millions € pour l'infrastructure et l'exploitation des bornes de charges publiques



Objectifs du gouvernement – Horizon 2020

Démarches à suivre

- Mise en place d'un groupe de travail, sous la compétence partagée du Ministère de l'économie et du Commerce extérieur et du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, regroupant les parties prenantes (ministères, communes, entreprises, ...) pour coordonner la mise en œuvre du projet électro-mobilité
- Implication des entreprises des secteurs concernés et des membres de l'ILEA (entreprises équipementiers de l'automobile) pour développer les perspectives économiques



La mobilité basée sur le gaz naturel à Luxembourg

- Technologie de transition vers une autre mobilité individuelle motorisée plus respectueuse de l'environnement
- Initiative « Lëtzebuerg gött Gas » regroupe les principaux acteurs du secteur dont les fournisseurs de gaz naturel, les garagistes et les équipementiers automobiles concernés. Elle vise à promouvoir le développement du marché et l'utilisation du gaz naturel / biogaz comme carburant contribuant au respect de l'environnement
- Réduction des émissions de CO₂ et de NO_x
- Réduction du bruit du moteur et durée de vie du moteur prolongée
- Pas de transport de carburant par la route



La mobilité basée sur le gaz naturel à Luxembourg

- Nouvelle flexibilité: du gaz naturel vers du biogaz comme carburant renouvelable
 - ✓ Règlement grand-ducal relatif à l'injection de biogaz dans les réseaux de gaz naturel en vigueur depuis fin décembre 2011
 - ✓ Biogaz à disposition des fournisseurs de gaz naturel à partir de mars 2012
 - ✓ Possibilité donnée d'alimenter les stations de service à 100% au biogaz au courant de 2012



La mobilité basée sur le gaz naturel à Luxembourg

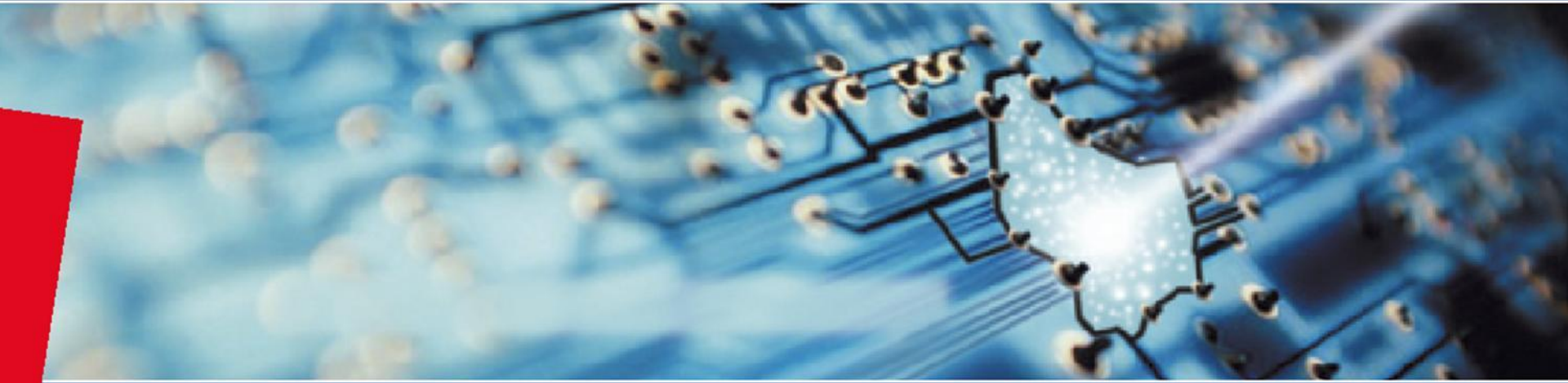
- Nombre de stations de gaz naturel: 6
- Nouvelles stations actuellement à l'étude: 2
- Nombre de voitures/utilitaires immatriculés au Luxembourg: 244
- Gaz naturel consommé comme carburant en 2011: 240 000 m³
- Subventions étatiques (PRIME CAR-e): 750 € par véhicule (à condition de respecter les seuils d'émissions prévus au règlement grand-ducal)
- Exonération taxation énergétique – pas d'accises sur le gaz naturel utilisé comme carburant



Objectifs du gouvernement – Horizon 2020

Démarches à suivre

- Nécessité de développer davantage le réseau des stations service afin d'augmenter l'attractivité de la mobilité basée sur le gaz naturel/biogaz
- Soutien financier au développement de 8 nouvelles stations à gaz naturel (biogaz) jusqu'en 2014
- Création d'un groupe de travail pour identifier les barrières au développement de la mobilité basée sur le gaz naturel/biogaz avec les parties prenantes



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Informations complémentaires



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

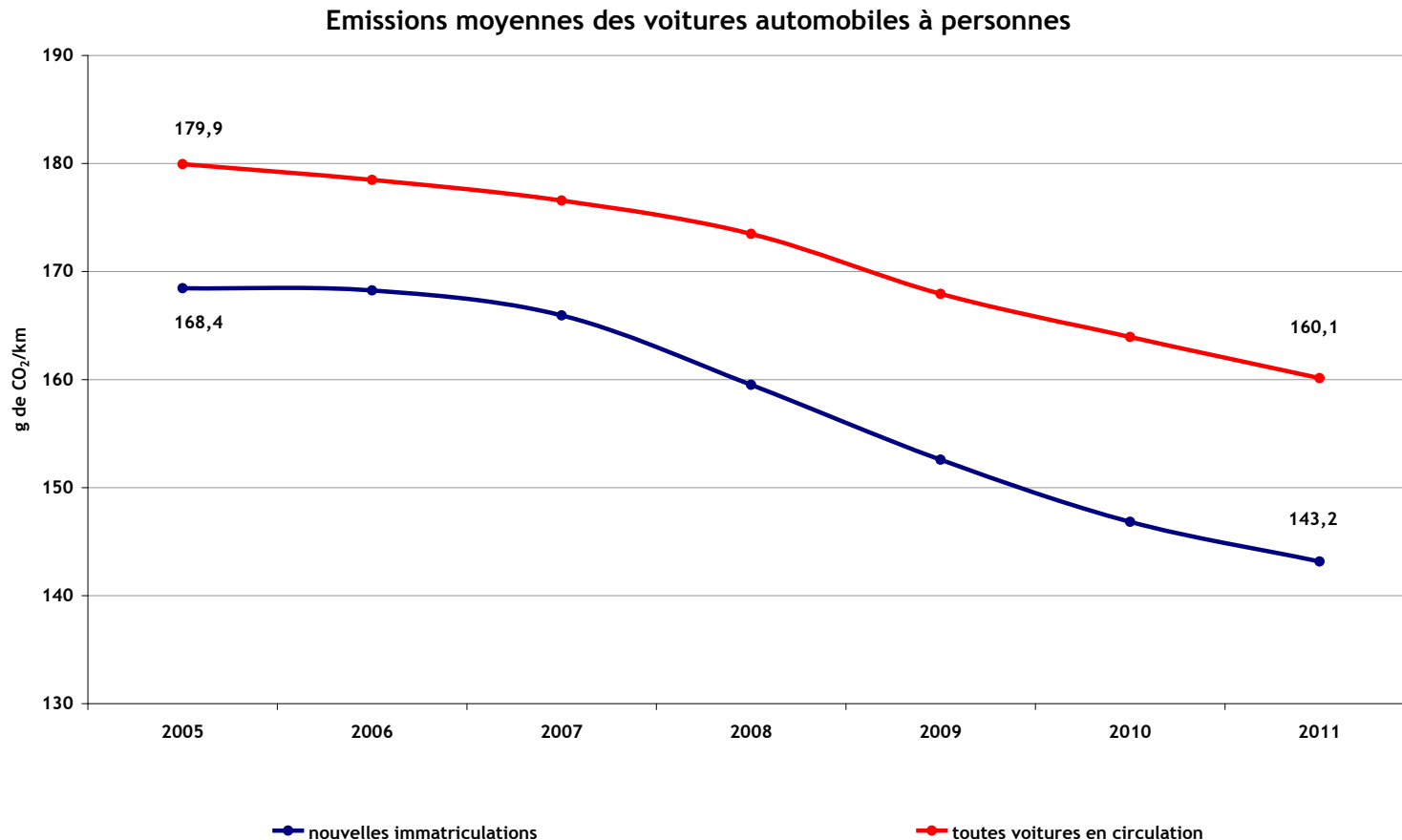


Aides financières pour les voitures à faibles émissions de CO₂: Bilan primes CAR-e et CAR-e plus

- PRIME CAR-e : 21.270 demandes introduites (au 27.02.2012)
 - ✓ 14.100 paiements effectués ; montant : 11,5 millions €
- PRIME CAR-e plus (prime à la casse) : 7.470 demandes introduites
 - ✓ 6.490 paiements effectués ; montant : 14,25 millions €



Evolution des émissions de CO₂ des voitures automobiles à personnes au Luxembourg





Evaluation des distances parcourues au Luxembourg

Domicile-lieu de travail

- 34 % des déplacements du domicile au lieu de travail sont inférieurs à 5 km pour les résidents.¹ Donc des déplacements de proximité auxquels les modes doux sont les plus adaptés
- La distance domicile-travail médiane (1 chemin) parcourue en voiture est de 15 km pour les résidents et de 40 km pour les frontaliers²

Longueur moyenne pondérée d'un trajet parcouru en voiture privée au Luxembourg³

La longueur moyenne pondérée d'un trajet unique parcouru en voiture privée au Luxembourg ne dépasse pas 60 km

¹ Klein, Schmitz (2011): Utiliser les transports en commun et la marche à pied pour aller au travail, Les cahiers du CEPS/INSTEAD, 20 p.

² Carpentier, Gerber (2009): Les déplacements domicile-travail: en voiture, en train ou à pied? Vivre au Luxembourg, N°53, 2 p

³ Source CMT. Cette distance représente la distance parcourue entre les régions « Sud » et « Nord » ; « Centre-Sud » et « Nord » . L'analyse tient compte des trajets parcourus sur le territoire du Luxembourg tous motifs confondus. Le trafic économique, les trajets parcourus par les non-résidents sont exclus.