



**mouvement  
écologique**

## Réunion tripartite : Mettre en œuvre les jalons pour une transition socio- énergétique !

---

Compte tenu des prix élevés du pétrole, la question de la gestion de la réduction sur le prix des énergies fossiles se posait depuis un certain temps déjà.

Désormais, une décision à ce sujet doit être prise sous pression au sein de la Tripartite. Peu de gens comprennent pourquoi les mois écoulés n'ont pas été mis à profit pour discuter des solutions avec tous les acteurs – en communiquant de manière transparente avec le public –, sans contrainte de temps, en toute objectivité et à l'aide de calculs et des modélisations concrets.

Or, une chose est sûre, au plus tard après cet été : la lutte contre la crise climatique ne peut plus être reportée ! Le Luxembourg s'est engagé à réduire ses émissions des émissions de 55 % d'ici 2030 (par rapport à 2005). L'État ne doit donc plus investir de fonds publics dans des mesures qui vont à l'encontre de cet objectif. Or, ce serait clairement le cas, si la réduction sur le prix des carburants était prolongée. C'est ce que montrent notamment les statistiques sur les effets : les ventes d'essence et de diesel repartent nettement à la hausse ! Ceux qui souhaitent continuer à alimenter cette tendance à la hausse et aggraver encore la crise climatique peuvent bien sûr maintenir la réduction sur le prix des carburants.

Il est grand temps que tous les acteurs réfléchissent ensemble à la manière de concilier la nécessité de la protection du climat et les objectifs sociaux (prévention de la perte de pouvoir d'achat et d'une hausse excessive de l'inflation, en particulier pour les personnes à faibles revenus).

En vue de la prochaine réunion tripartite, le Mouvement Écologique souhaite partager les réflexions suivantes :

- **Une compensation sociale ciblée – moins de politique de l'arrosoir** : une réduction sur le prix du carburant est à l'opposé d'une politique sociale ciblée : elle profite également à ceux qui disposent de moyens financiers suffisants pour payer les prix réels de l'énergie ! Il est en réalité absurde de financer leur consommation d'énergie avec l'argent des contribuables. L'objectif premier doit être d'assurer, face à la hausse des prix, une compensation financière aux ménages disposant de moyens financiers limités, qui n'ont jusqu'à présent guère été pris en compte dans la transition énergétique et qui souffrent particulièrement de la hausse des prix. L'augmentation du « crédit d'impôt » pourrait constituer un instrument tout à fait

pertinent à cet égard. En effet, cette compensation profite exclusivement aux ménages à faibles revenus, y compris aux frontaliers.

C'est sur ces ménages qu'il faudrait se concentrer. Les décisions devraient s'appuyer sur les modélisations de l'autorité STATEC, qui ne sont toutefois pas disponibles à l'heure actuelle !

- **Pourquoi se concentrer sur les carburants – essence et diesel ?** Outre le secteur de l'énergie, il existe certainement d'autres secteurs dans lesquels une réduction de la taxe à la consommation serait possible sans répercussions négatives sur l'environnement... Il faudrait en discuter ouvertement.

Si l'on s'en tient toutefois au secteur de l'énergie, les ménages luxembourgeois dépensent à peu près autant pour l'énergie nécessaire au logement que pour les carburants. Cela signifie qu'un allègement pour les consommatrices et consommateurs dans le domaine de l'énergie – afin d'agir sur le pouvoir d'achat et l'inflation – serait particulièrement judicieux dans le domaine du « logement ».

En effet : dans la perspective d'une électrification de notre approvisionnement énergétique, il serait tout de même plus compréhensible, compte tenu de la pression actuelle, d'accorder à court terme des aides énergétiques dans le secteur de l'électricité plutôt que sur les prix des carburants. Là encore, la question se pose : pourquoi n'existe-t-il pas (du moins à la connaissance du public) de calculs de la STATEC qui analyseraient l'impact que pourraient avoir des mesures dans ce domaine ?

Il faudrait déterminer si, en plus des aides énergétiques pour l'électricité, d'autres aides seraient encore nécessaires au niveau du gaz ou du fioul pour atteindre l'objectif de maîtrise de l'inflation. En effet, d'une part, nous devons réussir à sortir du gaz, sans parler du fioul. À cet égard, une aide énergétique pour ces formes d'énergie ne serait en réalité pas admissible.

Pour maîtriser la hausse des prix, on peut toutefois faire valoir que de nombreux habitants n'ont pas encore voulu ou pu se tourner vers des alternatives, telles que les pompes à chaleur. De même, le développement des réseaux de chauffage urbains, dont certaines personnes dépendent pour échapper au « piège du gaz », n'en est encore qu'à ses balbutiements au Luxembourg. À cet égard, il y aurait au moins des arguments compréhensibles si l'État intervenait dans ce domaine, même si cela représenterait un investissement supplémentaire dans les énergies fossiles et serait donc problématique. Une telle mesure ne pourrait être considérée comme légitime que si, parallèlement, l'on s'attaquait avec une bien plus grande détermination à la législation et à la promotion de la sortie du gaz et du fioul – c'est-à-dire à une véritable transition thermique. En d'autres termes : mettre sur la table la mise en place à court terme du préfinancement des pompes à chaleur ainsi que du crédit-bail social pour ces dernières, le développement des réseaux de chaleur (en clarifiant les questions de financement, de responsabilité des acteurs et de base juridique), des solutions pour la situation des locataires, des immeubles collectifs...

En fin de compte, une discussion objective n'est possible que sur la base de faits : le STATEC devrait indiquer quelles réductions des prix de l'électricité pour les consommateurs finaux auraient quel impact sur l'inflation – et dans quelle mesure des mesures supplémentaires

dans le secteur du gaz et du fioul seraient pertinentes.

- **En cas de maintien de la réduction sur le prix du carburant : la sécurité d'approvisionnement serait-elle remise en cause ?** Outre les arguments liés à la politique climatique, le ministère de l'Économie a avancé, dans le cadre des discussions tripartites, un autre argument contre le maintien de la réduction sur le prix du carburant. À une époque où les énergies fossiles se font rares, c'est précisément le prix qui est censé refléter cette rareté. Si l'État intervient artificiellement dans ce domaine, cela engendre un comportement des consommateurs qui ne tient pas compte de la valeur réelle d'un bien. Les prix réduits entraîneront donc très probablement une augmentation des ventes de carburant (tant sur le marché national que dans le cadre du tourisme à la pompe), comme cela a d'ailleurs été le cas ces derniers mois. Cela pourrait, le cas échéant, aggraver les problèmes d'approvisionnement. L'État, à l'origine des problèmes d'approvisionnement ?
- **Pourquoi ne pas renforcer le rôle de l'État dans le développement des réseaux électriques et investir ainsi dans les infrastructures publiques, plutôt que de se contenter de soutenir la consommation ?** Jusqu'à présent, l'État prend en charge une partie des frais de réseau, c'est-à-dire la part du prix de l'électricité liée à l'utilisation du réseau. Il subventionne ainsi la consommation d'électricité. Une alternative consisterait, pour l'État, au lieu de prendre en charge ces coûts, à (co)financer directement le développement du réseau – ce qui permettrait de réduire les coûts de financement pour le gestionnaire de réseau. Ces coûts se répercutent également sur le prix de l'électricité, de sorte que cet investissement public dans le réseau aurait également pour effet de faire baisser le prix pour le consommateur final. De cette manière, l'État contribuerait également de manière significative à « préparer » le réseau électrique à une électrification accrue dans tous les domaines, ce qui est absolument nécessaire (en raison du développement des pompes à chaleur, de la mobilité électrique, de la gestion des énergies renouvelables, etc.). En termes simples : au lieu de financer la consommation, il s'agit de financer les infrastructures. Cela permettrait non seulement de réduire les frais de réseau, mais aussi de créer une plus-value sociale dans le cadre de la transition énergétique nécessaire.
- **Prendre des décisions fondées sur des données factuelles** : dans les documents relatifs à la réunion tripartite du 20 octobre, qui ont été mis à la disposition de tous, les calculs et les modélisations des mesures envisagées faisaient totalement défaut. Des questions telles que, par exemple :
  - \* Quelle est l'incidence des hausses de prix attendues du carburant sur la perte de pouvoir d'achat / le débat sur l'indice ?
  - \* Quels quintiles seraient touchés par ces hausses de prix et dans quelle mesure ? Quelles en seraient également les conséquences pour le secteur commercial ?
  - \* Quels effets faudrait-il attendre, en termes d'inflation, des différentes solutions à l'étude (augmentation du crédit d'impôt, remise sur le carburant, réduction des prix de l'énergie...) ?
  - \* À quoi pourrait ressembler une compensation sociale ciblée ?

**Compte tenu de l'importance du sujet et du fait que les calculs du STATEC ne sont pas encore disponibles, il serait pour le moins imprudent de prendre des décisions dans une semaine sans en disposer. Cela ne contribuerait pas non plus à renforcer la confiance dans la manière dont la politique est élaborée au Luxembourg.**

À cela s'ajoute le fait que, le 4 novembre, le STATEC présentera ses prévisions définitives en matière d'inflation (ainsi que des calculs actualisés concernant les prochaines indexations salariales automatiques). Pourquoi une tripartite devrait-elle prendre une décision quelques jours auparavant sans disposer de ces données si importantes ? La pression du temps est-elle si forte, qu'il est impossible d'attendre ces quelques jours ?

### **Conclusion**

**Selon le Mouvement Ecologique, surtout après cet été, la question de la protection du climat ne doit pas être reléguée au second plan et subordonnée à l'exigence, en soi légitime, de préservation du pouvoir d'achat et à la question de l'inflation. Le maintien de la réduction sur les carburants constituerait à cet égard une grave erreur de décision.**

**Il appartiendrait au gouvernement (et aux partenaires sociaux) de montrer que les décisions à court terme qui s'imposent permettront d'aborder les enjeux d'avenir pertinents – à savoir la transition socio-écologique (la lutte contre le changement climatique et, en particulier, l'accompagnement des personnes disposant de moyens financiers limités) – sans pour autant opposer ces enjeux à la lutte contre le changement climatique.**

**À moyen et long terme, il convient toutefois de mener une discussion bien plus structurée et fondée sur des données factuelles afin de déterminer, comment concilier réellement la transition énergétique, qui s'impose de toute urgence, la transparence des prix, la cohésion sociale et l'inflation. Il serait non responsable d'attendre la prochaine discussion tripartite pour entamer un débat de fond.**

**Une telle stratégie (de sortie) est une question écologique et sociale, mais aussi une question de budget de l'État : personne ne croit sérieusement que les prix de l'énergie – en particulier ceux des énergies fossiles – baisseront à nouveau de manière significative dans les années à venir. L'État ne pourra pas se permettre de « manipuler » les coûts réels des énergies fossiles pendant des années et de continuer à investir des centaines de millions d'euros dans une réduction sur le prix du carburant.**

**Mouvement Ecologique asbl**

**23 octobre 2026**