

DECRYPTAGE N°61

Plan d'électrification européen :
où en est le Luxembourg ?

Frédéric Meys

Juillet 2026

idea

Plan d'électrification européen : où en est le Luxembourg ?

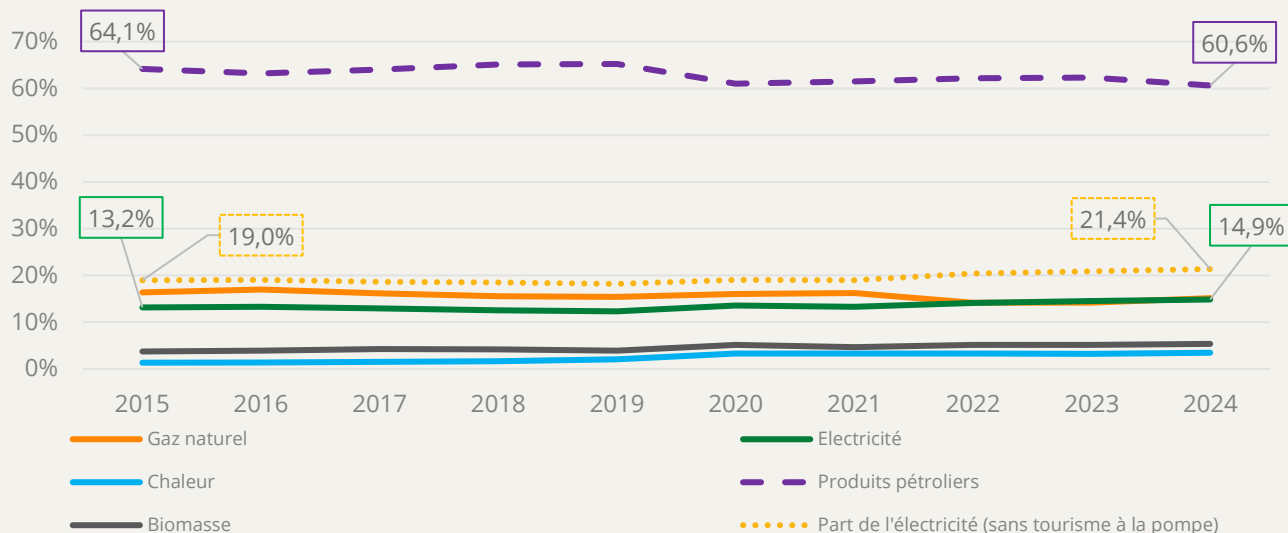
Le 17 juillet 2026, la Commission européenne a présenté son Plan d'action pour l'électrification¹, accompagné d'une révision de l'EU ETS (*European Emissions Trading System*). L'ambition : faire de l'Europe le « premier continent électrifié ». Ce plan pose un diagnostic sévère — le taux d'électrification de la demande d'énergie européenne stagne à 23 % depuis une décennie — et fixe un cap indicatif de 46 % à l'horizon 2040. Pour le Luxembourg, le message est à double tranchant : le pays avance vite sur certains fronts, mais reste structurellement en queue de classement sur l'indicateur d'électrification que voudrait fixer la Commission européenne (CE).

L'objectif d'électrification : un indicateur qui pose question pour le Luxembourg

En 2025, le *Clean Industrial Deal* et le plan *Affordable Energy*² avaient déjà introduit un indicateur, non contraignant, de performance clé : porter la part de l'électricité dans la consommation finale d'énergie (CFE) à 32 % d'ici 2030. Le nouveau Plan d'action va plus loin en proposant un objectif

indicatif de 46 % à l'horizon 2040, qui sera formellement évalué dans le paquet post-2030 de l'Union de l'énergie. Atteindre cette cible pourrait, selon la Commission, réduire la facture d'importation de combustibles fossiles de l'UE de 260 milliards d'euros par an en 2040.

Evolution de la part des énergies dans la consommation finale



Source : STATEC³

¹ Commission européenne, « [Commission boosts Europe's competitiveness, decarbonisation and independence with Electrification Action Plan and ETS review](#) », juillet 2026.

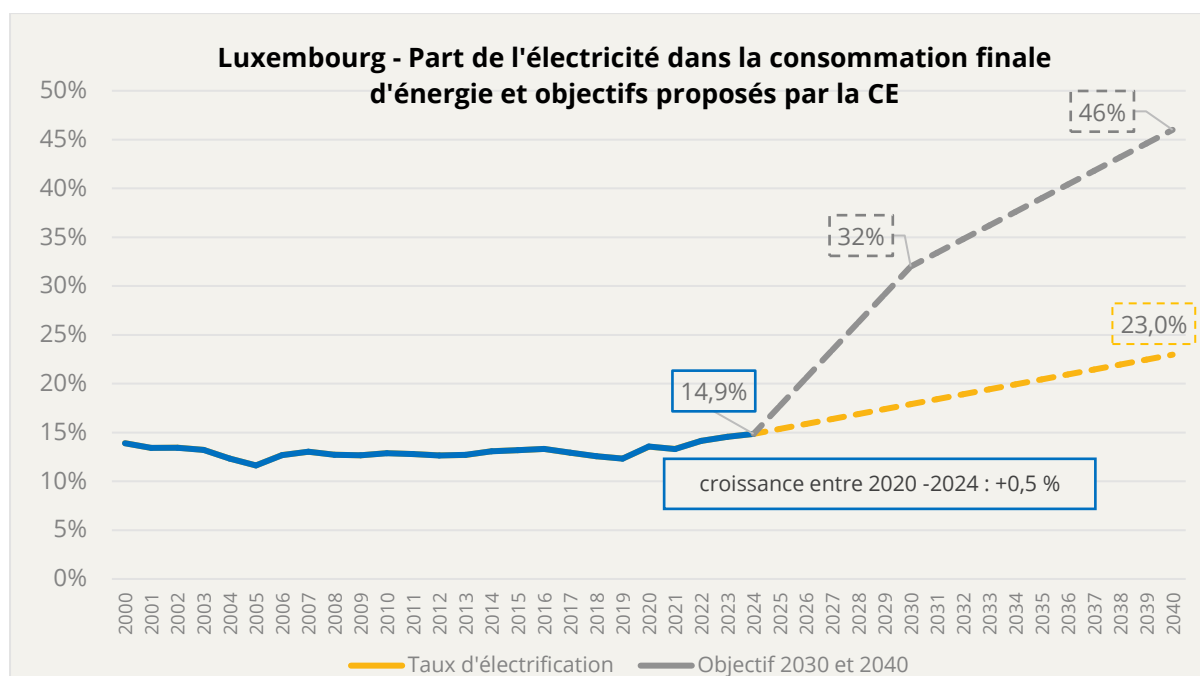
² Ces deux plans ont été présentés en février 2025 par la Commission européenne afin de promouvoir la transition vers une énergie (décarbonée) abordable pour les citoyens et les entreprises, notamment via l'achèvement de l'union énergétique, du soutien au coût du réseau, la réduction de la taxation sur l'électricité...

³ La consommation d'énergie fossile solide n'est pas représentée dans le graphique et représente seulement 0,6% du total en 2024.

Cet indicateur place le Luxembourg quasi mécaniquement en queue de peloton. En 2024, les produits pétroliers dépassent 50 % de la consommation finale d'énergie dans seulement cinq États membres : Chypre, la Grèce, le Luxembourg, Malte et l'Irlande. Pour le Grand-Duché, cette proportion est largement gonflée par les ventes de carburants routiers aux non-résidents, un phénomène de « tourisme à la pompe » qui pèse lourdement dans le bilan énergétique national sans refléter les usages domestiques réels. En retirant 60 % de la consommation de carburant dans le secteur du transport, qui est la part approximative du tourisme à la pompe dans la consommation de carburant du pays⁴, le Grand-Duché se situe à un

taux d'électrification de l'ordre de 20% en 2024, plus proche de la moyenne européenne (23,4%)⁵.

Derrière cet indicateur agrégé, la réalité sectorielle est plus nuancée. D'après les données du STATEC (pour l'année 2024), l'électricité couvre 50 % des besoins énergétiques de l'industrie luxembourgeoise, une proportion en hausse de 10 points de pourcentage entre 2015 et 2024, et supérieure à la moyenne européenne (33 % dans l'industrie dans l'Union européenne en 2024 selon Eurostat). Dans le secteur tertiaire, l'électricité représente 35 % de la consommation. En revanche, pour les ménages, ce taux n'est que de 16,4 %, presque équivalent à 2015 (15,9 %)⁶. Le transport continue à s'électrifier mais moins vite qu'espéré⁷.



Source : STATEC et Jan Rosenow

Le constat posé par le STATEC en 2023, « l'électrification des besoins énergétiques se fait attendre »⁸, reste toujours d'actualité. Il résonne d'autant plus fort que le chauffage à lui seul concentre 76,5 %⁹ de la consommation énergétique des ménages luxembourgeois - la part la plus élevée de l'UE - et que 44 %¹⁰ de cette consommation résidentielle repose sur le gaz naturel. Le gisement d'électrification est là, massif et concentré

sur un seul usage dominé par une seule énergie fossile, le gaz.

L'objectif visé dans la proposition de la CE, s'il n'est pas adapté pour tenir compte de la spécificité luxembourgeoise du tourisme à la pompe, impliquerait un rythme de croissance jamais vu en termes d'électrification des usages. Il s'agirait en effet de presque multiplier par 6 le rythme de ces

⁴ Données de 2023. Voir à ce sujet : Luxembourg's National Inventory Document 1990-2023, Administration de l'environnement.

⁵ Source : Jan Rosenow, « [Nine times faster: the EU wants to double electrification by 2040](#) », juillet 2026

⁶ La consommation finale d'énergie a diminué de 8% entre 2015 et 2024.

⁷ Dont notamment la progression de la part des voitures électriques dans le parc automobile national. Voir à ce sujet : IDEA, « [Document de travail N°34 : Objectifs et efficacité des incitations environnementales : le cas du marché de l'électromobilité au Luxembourg](#) », décembre 2025.

⁸ Source : STATEC, « [Le Luxembourg reste une société fortement carbonée mais de moins en moins gourmande](#) », décembre 2023

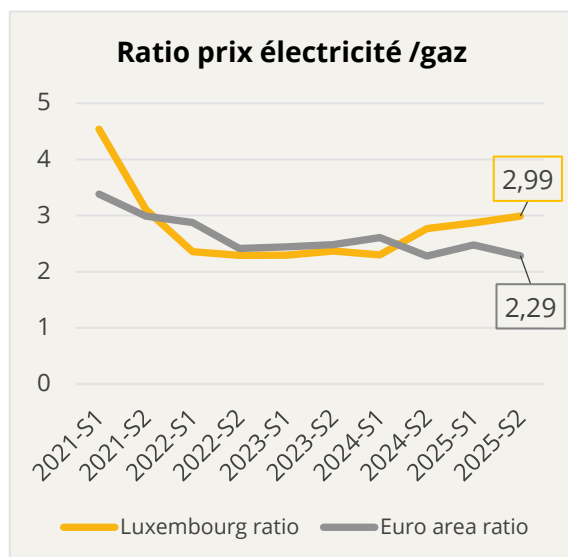
⁹ Source : Eurostat

¹⁰ Source : STATEC, basée sur les données de consommation finale d'énergie.

dernières années pour atteindre l'objectif de 2030. Il est clair que la diminution voire la fin du tourisme à la pompe accélérera mécaniquement la part de l'électricité dans le total de l'énergie consommée, mais quoiqu'il en soit, la tendance devra être accélérée fortement pour atteindre l'objectif espéré par la CE.

Le signal-prix : un verrou que le Luxembourg est en train de desserrer

L'un des axes majeurs du Plan d'action est le constat que l'écart de prix entre l'électricité et les énergies fossiles freine la bascule. La Commission propose de permettre aux États membres de réduire les tarifs de réseau pour certaines catégories de consommateurs et d'alléger la fiscalité sur l'électricité par rapport au gaz.



Source : Eurostat

Au Luxembourg, ce diagnostic mérite d'être nuancé. Le ratio entre le prix de l'électricité et le prix du gaz pour les ménages se situe, d'après les données Eurostat, dans une zone proche du seuil de rentabilité des pompes à chaleur¹¹, mais le prix du gaz reste relativement meilleur marché pour les clients résidentiels, soit 47 % moins cher que la moyenne dans la zone euro¹². Le verrou est davantage un problème d'incitation par un prix du

gaz trop faible ainsi que de la capacité d'investissement initial (et de revenus de certains ménages) qu'un pur problème de ratio de prix.

Pour aider à résoudre le problème du surcoût à l'achat, la Chambre des députés a adopté le 15 juillet le dispositif révisé « Klimabonus Wunnen », prolongeant le programme d'aides à la rénovation et aux pompes à chaleur jusqu'en 2030, avec effet rétroactif au 1er janvier 2026 et en octroyant une bonification de 2 000 euros sur les aides existantes. En outre, à partir de 2027, un nouveau mécanisme permettra aux installateurs de déduire directement les subventions des factures de rénovation et de pompe à chaleur. Côté frais de réseau, le soutien de 150 millions d'euros prévu dans le Resilienpak de juin 2026 va également dans le sens préconisé par Bruxelles.

La CE chiffre le gain potentiel du passage de la chaudière gaz à la pompe à chaleur à 60 % de la facture de chauffage du ménage européen moyen, et les économies liées à un véhicule électrique à 78 % par rapport à un équivalent thermique. Ces ordres de grandeur sont cohérents avec la situation luxembourgeoise, où le coût total de détention d'un véhicule électrique¹³ est estimé à 0,32 €/km contre 0,38 €/km pour un véhicule thermique, d'après les données Ayvens¹⁴. Le surcoût à l'achat tend à se réduire¹⁵ et les dernières mesures décidées par le gouvernement luxembourgeois (lancement du leasing social et du pré-financement des subsides en 2027) devraient permettre de lever le frein financier à la mobilité électrique, à condition que les infrastructures soient au rendez-vous.

Infrastructure : du bon et du moins bon

La recharge au niveau public reste également un frein à lever pour une adoption encore plus rapide de la mobilité électrique. Le « *European Mobility Guide* » 2026 d'Ayvens, publié en mai, attribue au Luxembourg un score d'infrastructure de recharge de 8 sur 20, soit le plus bas de tous les pays classés « *Developed* » dans l'index. Dans cette catégorie, menée par les Pays-Bas (20/20), le Luxem-

¹¹ Les pompes à chaleur sont bien plus efficaces que les chaudières fossiles. En effet, elles produisent entre 3 et 4 fois en chaleur utile l'électricité consommée.

¹² Données portant sur le prix moyen du gaz pour les ménages au deuxième semestre 2025. Source : Eurostat

¹³ Basé sur un leasing de 48 mois et 120.000 km.

¹⁴ Source : Ayvens, « *Ayvens European Mobility Guide* » 2026

¹⁵ Dans son rapport sur l'électromobilité sur les données 2025, l'organisation Transport & Environment observe une diminution moyenne de 4% du prix des véhicules électriques ainsi que l'introduction de nouvelles modèles plus abordables. Pour les voitures du segment premium, les prix sont déjà proches de la parité entre les motorisations thermique et électrique. Source : T&E, « *EV progress report: EV sales and affordability are reaching a tipping point* », mars 2026.

bourg présente un score moins bon que la Belgique (16/20) ou même l'Allemagne (10/20). Le Luxembourg recule de 5 points dans le classement global entre 2024 et 2025, passant de 70 à 65/100, et cette dégradation est presque entièrement imputable à l'infrastructure.

On compte 76 véhicules électriques par station de recharge publique au Luxembourg, contre 18 en Belgique, 9 en Autriche ou 2 aux Pays-Bas. Fin 2025, le réseau comptait 485 bornes normales et seulement 63 bornes rapides, soit 3,9 points de recharge pour 1 000 habitants. L'écart entre l'adoption des véhicules (environ 30 % de véhicules électriques dans les immatriculations neuves depuis le début de l'année) et la capacité du réseau de recharge public crée un goulet d'étranglement que le Plan d'action de la Commission identifie explicitement comme l'un des freins majeurs à l'électrification européenne. Néanmoins, la recharge se fait de préférence à domicile ou sur le lieu de travail.

Au niveau des ménages, plus de 6 000 demandes d'aides Klimabonus pour bornes de recharge privées ont été enregistrées depuis 2024. Toutefois, en copropriété, l'installation de bornes reste soumise à l'approbation de la majorité absolue des copropriétaires, une contrainte que le gouvernement a indiqué vouloir simplifier (question parlementaire Agostino, décembre 2024), sans qu'un projet de loi ait été déposé à ce stade. La France a résolu cette question dès 2019 avec le « droit à la prise », qui permet à tout occupant d'installer une borne sur sa place de parking sans vote en assemblée générale ; un mécanisme équivalent au Luxembourg lèverait un blocage concret au déploiement de la recharge résidentielle et permettrait d'accélérer davantage le déploiement de l'électromobilité.

Au-delà de l'installation de bornes de recharge chez les particuliers, le gouvernement luxembourgeois lance actuellement un appel à projet pour accompagner les entreprises dans l'acquisition de camions électriques et de borne de recharge spécifique pour ces véhicules.

Un ETS repensé

Le volet ETS du plan proposé par la Commission est substantiel. Le système ETS est le marché européen du carbone, qui impose un prix du carbone au milieu industriel énergivore. Il s'agit de mettre à jour le facteur de réduction linéaire¹⁶ (3,7 % pour 2031-2035, puis 1,7 % pour 2036-2040), de créer une Banque de décarbonation industrielle dotée de 100 milliards d'euros et d'obliger les États membres à réinvestir 50 % de leurs recettes ETS nationales dans la décarbonation des secteurs couverts. Le report de la fin des allocations gratuites CBAM (*Carbon Border Adjustment Mechanism*¹⁷) à 2038, contre 2034 initialement prévu, offre un répit aux secteurs exposés.

Pour l'industrie luxembourgeoise, le point de départ est plutôt favorable : avec 50 % de ses besoins couverts par l'électricité, elle est déjà nettement au-dessus de la moyenne européenne qui se situe à 33 %¹⁸. L'enjeu se situe davantage dans la capacité à mobiliser les nouveaux instruments financiers (l'ETS Investment Booster, le Fonds d'innovation) et dans la question de l'affectation des recettes ETS nationales. Le principe posé par la Commission est clair : « les contributions de l'industrie doivent revenir à l'industrie ». Le Luxembourg a déjà pris les devants avec l'appel d'offres pour la décarbonation de l'industrie manufacturière, dont les résultats ont été présentés en mars 2026 par le ministre de l'Economie, Lex Delles : six projets retenus, 102 millions d'euros de subsides sur dix ans, portant tous sur l'électrification des procédés. Ces investissements font partie du cadre temporaire mis en place à la suite de l'agression russe contre l'Ukraine. Le Luxembourg devra désormais s'inscrire dans les nouveaux instruments du paquet du 17 juillet avec la Banque de décarbonation industrielle (avec un objectif de mobiliser 100 milliards d'euros¹⁹) dont fait partie l'ETS Investment Booster, et l'obligation de réinvestir 50 % des recettes ETS nationales dans les secteurs couverts pour amplifier cette dynamique au-delà des six premiers projets.

¹⁶ Il s'agit du taux de réduction des quotas disponibles sur le marché.

¹⁷ Lancé au 1^{er} janvier 2026, le CBAM ou mécanisme d'ajustement carbone aux frontières est l'outil européen permettant de fixer un prix carbone pour certains biens à forte intensité carbone entrant dans l'UE.

¹⁸ Le gaz représente encore 32 % de l'énergie utilisée par le secteur. Source : Eurostat, « [Final energy consumption in industry - detailed statistics](#) », mai 2026

¹⁹ Environ 20 milliards du Fonds d'innovation existant, 25 milliards d'InvestEU (via une révision du règlement), 25 milliards de recettes ETS supplémentaires, et environ 30 milliards de cofinancement par les États membres. Source : Carbon GAP, [Industrial Decarbonisation Bank](#).



Frédéric Meys
Économiste

Diplômé en sciences économiques à l'Université Libre de Bruxelles, les travaux de Frédéric portent sur les thèmes de la transition énergétique et bas carbone.

frederic.meys@idea.lu

A PROPOS D'IDEA

IDEA est un laboratoire d'idées autonome, pluridisciplinaire et ouvert.
Créé à l'initiative de la Chambre de Commerce en 2014,
notre think tank a pour ambition de penser un avenir durable pour le Luxembourg.

IDEA s'est donné pour mission de susciter et d'alimenter un débat public
de qualité par des propositions constructives pour répondre aux défis socioéconomiques
d'envergure dans le cadre d'une démarche globale s'appuyant sur les trois piliers de son action :

Identifier les grands défis

Produire des connaissances et des idées nouvelles

Alimenter et participer au débat public

Toutes les idées d'IDEA sont sur notre site et nos réseaux sociaux



qr.link/orc1Zm

Les idées de la semaine directement dans votre boîte mail ? **Abonnez-vous à [notre newsletter](#) !**