**No 7520**

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2019-2020

**Projet de loi**

**relative à un régime d’aides pour la promotion du transport combiné**

**\*\*\***

RESUME

Le présent projet de loi a comme objet la prolongation pour 4 ans d’un régime d’aide visant à favoriser le rail et les voies navigables intérieures pour le transports de marchandises en incitant le passage du transport de marchandises par route à des modes à moindres émissions. Il vise donc le développement des modes de transport alternatifs à la route qui génèrent moins d’externalités négatives (émissions, bruit et accidents) en encourageant le développement d’offres comodales par chemin de fer et ou par voie navigable par rapport au recours au seul transport routier. Aucune modification importante n’a été apportée au régime initial et le futur régime sera donc très similaire au régime de la période 2015-2018.

Le projet de loi propose d’appliquer le nouveau régime rétroactivement à partir de la date de fin de validité du régime précédent. Ainsi, à partir du 1er janvier 2019, le nouveau régime d’aide s’appliquera au transport combiné de fret ayant lieu entre le 1er janvier 2019 et le 31 décembre 2022. Les aides sont accordées aux opérateurs acheminant des unités de transport intermodal par transport combiné ferroviaire intérieur, international ou par transport combiné fluvial international.

Le but essentiel de la politique européenne des transports combinés est de créer un transfert modal de la route vers d’autres modes de transport. Il s’agit d’encourager le développement d’offres comodales par chemin de fer et par transport fluvial conduisant à des gains économiques (logistiques, énergie) et sociaux (congestion, pollution), par rapport au recours au seul transport routier.

Les distances parcourues sur le territoire luxembourgeois étant restreintes, il est envisagé de ne pas limiter la subvention au transport combiné sur la distance nationale, mais également de l’incorporer en tenant compte de l’ensemble de son parcours international, ceci afin d’arriver à une subvention compensatoire viable pour les transporteurs. Le transporteur devra utiliser un point intermodal comme le Port de Mertert et/ou le terminal de conteneurs de Bettembourg comme point de départ ou d’arrivée de la rupture de charge et du calcul de la subvention.

**Adaptations**

Sur base de l’expérience acquise dans le contexte du régime qui a pris fin en 2018, le régime futur est modifié seulement en ce qui concerne le volet fluvial. Il incombe à cet égard de rappeler que l’article 12 de la loi du 26 mai 2016 contenait pour le transport combiné fluvial international un parcours d’au moins 150 kilomètres depuis ou vers un terminal intermodal luxembourgeois pour être éligible.

Or, dans l’optique d’une coopération éventuelle des ports de la Moselle pour développer ensemble les transports combinés et ainsi pouvoir obtenir une masse critique justifiant le départ régulier d’une navette par barge, la limite est réduite de 150 à 50 kilomètres.