

**N° 8034**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

---

**PROJET DE LOI**

**relative à un régime d'aides pour la promotion  
du transport ferroviaire et fluvial**

\* \* \*

*(Dépôt: le 27.6.2022)*

**SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (1.6.2022).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs .....	11
4) Commentaire des articles .....	14
5) Résumé du projet de loi .....	15
6) Fiche financière .....	16
7) Fiche d'évaluation d'impact.....	17

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

*Article unique.* – Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi relative à un régime d'aides pour la promotion du transport ferroviaire et fluvial.

Palais de Luxembourg, le 1 juin 2022

*Le Ministre de la Mobilité  
et des Travaux publics,*

François BAUSCH

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

### **Art. 1<sup>er</sup>. Champ d'application**

Sont visés par la présente loi, tous les opérateurs situés sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne, qui acheminent des unités de transport intermodal ou du fret conventionnel par chemin de fer, ou par barge.

### **Art. 2. Définitions**

Aux fins de la présente loi, on entend par :

- 1° « lettre de voiture » : tout document rédigé conformément aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises, ci-après « CIM », appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, des modifications adoptées par la Commission de révision lors de ses 24<sup>ème</sup> et 25<sup>ème</sup> sessions et des modifications apportées lors de la 12<sup>ème</sup> assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, le 30 septembre 2015 ;
- 2° « bulletin de freinage » : tout document rédigé conformément aux préconisations IRS (International Railway Solution) de l'UIC relatives à la composition, à la remorque, au freinage, à la vitesse limite et à la masse des trains ;
- 3° « opérateur » : entreprise ou groupement d'entreprises qui assure un transport, conformément aux articles 4, 5 et 6 ;
- 4° « twenty foot equivalent unit », ci-après « TEU » : unité de mesure pour un conteneur ayant une hauteur de 2,591 mètres, une largeur de 2,438 mètres et une longueur de 6,058 mètres ;
- 5° « unité de transport intermodal », ci-après « UTI » : tout conteneur terrestre ou maritime, toute caisse mobile ou toute semi-remorque ayant une capacité de transport équivalant à au moins 1 TEU ;
- 6° « terminal intermodal » : tout terminal ou centre de transbordement ferroviaire ou fluvial ;
- 7° « UTI manutentionnée » : toute UTI manutentionnée sur un terminal intermodal au Luxembourg ;
- 8° « transport combiné de marchandises » : transport de marchandises se faisant par le biais d'une UTI ;
- 9° « transport conventionnel de marchandises » : transport de marchandises ne se faisant pas par le biais d'une UTI mais directement sur un wagon ou sur une barge ;
- 10° « service de transport ferroviaire conventionnel » : ensemble de transports par rail effectués pour répondre aux besoins logistiques d'un client, d'un ou plusieurs points de chargement vers un ou plusieurs points de déchargement, organisés en fonction des plans de transport ;
- 11° « surcoût lié à l'utilisation de l'infrastructure » :
  - a) s'agissant d'un transport d'UTI : le tarif payé par l'opérateur à l'exploitant du terminal intermodal au Luxembourg pour la manutention proprement dite des UTI. Sont exclus de ce tarif les frais éventuels de stockage, de parking, de réservation ou d'autres frais additionnels en relation avec les UTI manutentionnées ;
  - b) s'agissant d'un transport ferroviaire conventionnel de marchandises : le surcoût porté par l'opérateur pour l'utilisation du réseau ferroviaire luxembourgeois et de la sécurité ferroviaire ;
  - c) s'agissant d'un transport fluvial conventionnel de marchandises : le tarif payé par l'opérateur pour le transbordement proprement des marchandises ;
- 12° « différentiel de coûts externes entre la route et le rail ou entre la route et la barge » : l'économie des coûts externes pour l'utilisation du transport ferroviaire ou fluvial par rapport au transport par route. Le calcul se base sur une moyenne en euros par tonnes-kilomètres des pays de l'Union européenne ;
- 13° « coût total du transport » : le coût total du transport comprend les coûts de circulation du train ou de la barge, les coûts du train ou de la barge, les coûts administratifs et les coûts de manœuvres et/ou de transbordement.

### **Art. 3. Dispositions générales**

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après « ministre », peut accorder des aides en faveur du transport ferroviaire et fluvial de marchandises.

Les aides allouées dans la limite des crédits budgétaires prévus pour le transport ferroviaire et fluvial de marchandises en vertu de la présente loi sont :

- 1° les aides au transport ferroviaire intérieur ;
- 2° les aides au transport ferroviaire international d'UTI ;
- 3° les aides au transport fluvial.

#### **Art. 4. Aide au transport ferroviaire intérieur**

Peuvent faire l'objet d'une aide :

- 1° tout transport d'UTI :
  - a) entre deux terminaux situés sur le territoire luxembourgeois et organisé au moins sur 20 kilomètres ;
  - b) comprenant la collecte d'UTI en vue de leur regroupement et de leur envoi par train ou barge à destination d'autres États ;
  - c) comprenant la distribution d'UTI venant d'autres États par train ou barge vers les différents terminaux intermodaux situés au Luxembourg ;
- 2° tout transport ferroviaire conventionnel de marchandises entre un point de chargement et un point de déchargement, ou entre un point de chargement/déchargement et un triage situés sur le territoire luxembourgeois et organisé sur au moins 5 kilomètres.

#### **Art. 5. Aide au transport ferroviaire international d'UTI**

Tout service international au départ ou à l'arrivée d'un terminal intermodal au Luxembourg, dont l'opérateur supporte, sur le maillon central de transport entre terminaux intermodaux, le risque financier d'organiser un service ferroviaire complet dans une chaîne de transport combiné, peut faire l'objet d'une aide.

#### **Art. 6. Aide au transport fluvial**

Tout service au départ ou à l'arrivée d'un port ou d'un terminal intermodal situé au Luxembourg, dont l'opérateur supporte, sur le maillon central de transport entre terminaux intermodaux, le risque financier d'organiser un service fluvial, peut faire l'objet d'une aide.

#### **Art. 7. Calcul de l'aide en cas de transport ferroviaire intérieur**

Il est prévu une aide par train comprenant :

- 1° une part fixe par train (X) :
 

$X = 1\ 600$  euros ;
- 2° une part variable, fonction du nombre d'UTI manutentionnées ou du nombre de wagons dédiés au transport conventionnel de marchandises (Z), visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation des infrastructures (Y) :
  - a)  $Y = 30$  euros par UTI manutentionnée dans le cas d'un transport d'UTI ;
  - b)  $Y = 7$  euros par wagon dans le cas d'un transport conventionnel de marchandises.

La formule est la suivante :  $X + Y*Z$ .

#### **Art. 8. Calcul de l'aide en cas de transport ferroviaire international d'UTI**

Il est prévu une aide par train, modulable suivant la distance parcourue, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article 10 et comprenant :

- 1° une part fixe par train (X), dégressive en fonction de la distance totale du trajet et visant à promouvoir le transport combiné courte et moyenne distance :
  - a)  $X = 1\ 600$  euros pour une distance ferroviaire inférieure à 400 kilomètres ;
  - b)  $X = 1\ 200$  euros pour une distance ferroviaire comprise entre 400 et 800 kilomètres ;
  - c)  $X = 600$  euros pour une distance ferroviaire supérieure à 800 kilomètres ;
- 2° une part variable, fonction du nombre d'UTI manutentionnées (Z), visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation de l'infrastructure (Y) :
 

$Y = 30$  euros pour une manutention verticale ou horizontale.

La formule est la suivante :  $X + Y*Z$ .

#### **Art. 9. Calcul de l'aide en cas de transport fluvial**

Il est prévu une aide par barge, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article 10 et comprenant :

1° une part fixe par barge (X) :

$X = 3\ 600$  euros ;

2° une part variable, fonction du nombre d'UTI manutentionnées ou de tranches de 50 tonnes transportées (Z), visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation des infrastructures (Y) :

$Y = 30$  euros ;

Z = nombre d'UTI manutentionnées ou du nombre de tranches de 50 tonnes transportées.

La formule est la suivante :  $X + Y*Z$ .

#### **Art. 10. Limites de l'aide**

Le calcul de l'aide visé à l'article 7 ne pourra pas dépasser le coût total du transport.

Le calcul de l'aide visée aux articles 8 et 9 est soumis aux limites suivantes :

1° pour la part variable, 100 pour cent des surcoûts liés à l'utilisation de l'infrastructure ;

2° pour la part fixe, 50 pour cent du différentiel de coûts externes entre la route et le rail ou entre la route et la barge ;

3° pour l'aide globale, 30 pour cent du coût total du transport.

#### **Art. 11. Forme de l'aide**

L'aide est allouée sous forme de subventions directes.

#### **Art. 12. Demande de l'aide**

(1) Pour l'année de démarrage du régime d'aide, les opérateurs peuvent déposer dans un délai d'un mois, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente loi, un dossier de candidature éligible à une aide auprès du ministre.

Pour les exercices suivants, les opérateurs peuvent déposer leur dossier de candidature jusqu'au 15 septembre au plus tard. Le dossier devra contenir les chiffres définitifs des opérations de transport effectuées lors du premier semestre de l'année de référence de même qu'une prévision pour le second semestre de cette année. Les chiffres définitifs du second semestre sont à introduire jusqu'au 31 janvier de l'année suivant l'année de référence.

(2) L'éligibilité d'un dossier de candidature est limitée à un an. L'opérateur introduit annuellement son dossier de candidature.

Pour être éligibles, les candidatures respectent, selon le type d'aides demandé, les critères énoncés à l'article 13.

(3) Les dossiers de candidature comprennent une partie d'information générale et une partie relative au transport appelant un soutien.

(4) La partie d'information générale comprend :

1° le nom, la forme juridique, la date de création, le numéro d'entreprise, à défaut, une copie des statuts, ainsi que le numéro de TVA ;

2° les coordonnées et la signature de la personne dûment habilitée à gérer la demande ainsi que le compte bancaire destiné à recevoir l'éventuel soutien financier et le nom de la banque ;

3° les attestations établies par :

a) le Centre d'informatique, d'affiliation et de perception des cotisations commun aux institutions de sécurité sociale ;

b) l'Administration des contributions directes ;

c) l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA ;

Attestations dont il ressort que l'opérateur est en règle avec ses obligations relatives au paiement des cotisations de sécurité sociale, des impôts et taxes, et relative à la déclaration de la retenue d'impôt sur les traitements et salaires, à une date qui ne peut être antérieure de trois mois au délai d'introduction du dossier de candidature ;

4° les comptes annuels et le rapport du réviseur d'entreprise ;

5° le rapport d'activité annuel de l'opérateur.

(5) La partie d'information relative au transport d'UTI, établie annuellement, pour l'année de démarrage ainsi que pour les exercices suivants, comprend :

1° une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec une prévision pour l'année suivante. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 1 ;

2° une description détaillée par train ou par barge du nombre d'UTI qu'ils estiment transporter et manutentionner au cours de l'année calendrier concernée par trajet ferroviaire ou fluvial en utilisant les aides. À cette fin, l'opérateur utilise les tableaux dont le modèle est repris en annexe 2 :

a) un relevé des trains ou barges, incluant le lieu de départ et d'arrivée, la distance ferroviaire ou fluviale, la date de départ, repris au tableau 1 respectivement tableau 2 de l'annexe 2 ;

b) un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 respectivement tableau 2 de l'annexe 2 ;

c) un relevé du nombre d'UTI manutentionnées par train ou barge incluant le poids des caisses et marchandises, repris au tableau 1 respectivement tableau 2 de l'annexe 2 ;

d) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 respectivement tableau 2 de l'annexe 2 ;

3° les lettres de voiture des opérations de transport combiné ;

4° des informations permettant la vérification ou attestant le remplissage des critères relatifs à la transparence, à l'ouverture et à la régularité définis à l'article 13.

5° le renseignement des coûts de transbordement pour l'utilisation d'un terminal intermodal au Luxembourg ainsi que tout changement de ces tarifs ;

6° un business plan par relation comprenant des indications sur la nature des produits et des charges par relation et sur l'absence de viabilité des services de transport combiné en l'absence d'une aide. Le résultat définitif de chaque relation est à fournir pour le 15 septembre au plus tard de l'année suivant l'année de référence ;

7° une description du développement des activités et une prévision par relation pour l'année suivant l'année de demande d'aide en se servant de l'annexe 1 ;

8° une indication précise des aides étatiques, communautaires ou autres sollicitées ou perçues pour les relations de transport faisant objet d'une aide par le présent régime d'aides.

(6) La partie d'information relative au transport conventionnel de marchandises, établie annuellement, pour l'année de démarrage ainsi que pour les exercices suivants, comprend :

1° une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec une prévision pour l'année suivante. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 3 ;

2° une description détaillée du nombre de wagons par train, respectivement de tranches de 50 tonnes transportées par barge qu'il estime transporter au cours de l'année calendrier concernée par trajet ferroviaire ou fluvial en utilisant les aides. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 4 :

a) un relevé des trains ou barges, incluant le lieu de départ et d'arrivée, la distance ferroviaire ou fluviale, la date de départ, repris au tableau 1 respectivement tableau 2 de l'annexe 4 ;

b) un relevé du nombre de wagons par train, respectivement de tranches de 50 tonnes transportées par barge repris au tableau 1 respectivement tableau 2 de l'annexe 4 ;

c) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 respectivement tableau 2 de l'annexe 4 ;

- 3° les bulletins de freinage des trains ;
- 4° un business plan comprenant des indications sur la nature des produits et des charges par service de transport conventionnel. Le résultat définitif de chaque service de transport conventionnel est à fournir pour le 15 septembre au plus tard de l'année suivant l'année de référence ;
- 5° le renseignement du surcoût lié à l'utilisation de l'infrastructure ;
- 6° une description du développement des activités et une prévision par service de transport conventionnel pour l'année suivant l'année de demande d'aide en se servant de l'annexe 3 ;
- 7° une indication précise des aides étatiques, communautaires ou autres sollicitées ou perçues pour les services de transport conventionnel faisant objet d'une aide par le présent régime d'aides.

### **Art. 13. Critères d'éligibilité**

(1) Pour être éligible au présent régime d'aides, doivent être remplis les critères suivants :

- 1° L'opérateur se situe sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne et transporte des marchandises par chemin de fer ou par barge ;
- 2° Il s'agit d'une relation nouvelle ou existante pour laquelle l'opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide pour le transport combiné.
- 3° L'opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide par service de transport conventionnel de marchandises.

(2) En outre, des conditions particulières d'éligibilité sont définies pour :

- 1° Le transport d'UTI :
  - a) Les UTI remises au transport sont couvertes par une lettre de voiture afin de donner droit à l'aide;
  - b) Le transport est régulier, sa fréquence et ses horaires sont connus d'avance et publiés ;
  - c) Le transport est commercialement ouvert, dans la limite des capacités disponibles et dans des conditions équitables et non discriminatoires, à tout opérateur qui en fait la demande.
- 2° Le transport ferroviaire intérieur :
 

Est éligible :

  - a) tout transport d'UTI sur le territoire national entre deux terminaux intermodaux luxembourgeois, organisé sur une distance minimale de 20 kilomètres ;
  - b) tout transport conventionnel de marchandises entre deux sites luxembourgeois, organisé sur une distance minimale de 5 kilomètres.
- 3° Le transport ferroviaire international d'UTI :
 

Un train est éligible si :

  - a) le transport combiné concerne des UTI faisant l'objet de transbordement dans un terminal intermodal situé au Luxembourg ;
  - b) plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées horizontalement ou verticalement sur un terminal intermodal à Luxembourg.
- 4° Le transport fluvial:
 

Une barge est éligible si elle parcourt au moins 50 kilomètres depuis ou vers un port ou un terminal intermodal luxembourgeois et si :

  - a) plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées sur un terminal intermodal au Luxembourg; ou
  - b) plus de 30 pour cent de sa charge est transbordée sur un port ou un terminal intermodal au Luxembourg.

Après instruction, la décision du ministre sur l'éligibilité ou non d'une aide est communiquée à l'opérateur par lettre recommandée dans un délai de trois mois à partir du moment où l'opérateur lui a transmis un dossier complet.

### **Art. 14. Octroi de l'aide**

Dans le cadre de la procédure d'octroi des aides, le ministre vérifie l'exactitude du dossier de candidature remis suivant l'article 12 ainsi que des divers relevés fournis suivant les annexes 1 à 4. Le

ministre subordonne le versement d'une aide, octroyée annuellement, au respect des dispositions de la présente loi.

Si le montant budgétaire est inférieur aux sommes demandées, le montant est réparti au prorata des sommes disponibles.

Après vérification, le montant de l'aide octroyée est communiqué à l'opérateur par lettre recommandée.

#### **Art. 15. Contrôle de l'aide**

L'opérateur s'engage :

- 1° sur la sincérité, l'exactitude et la complétude des informations fournies ;
- 2° à communiquer à l'administration pour consultation, sur demande, tous les documents et informations nécessaires au contrôle des aides accordées ;
- 3° à signaler à l'administration tout changement relatif au dossier de candidature défini à l'article 12 aux critères d'éligibilité définis à l'article 13.

Le ministre procède à une vérification annuelle des aides accordées sur base de la présente loi.

#### **Art. 16. Perte du bénéfice de l'aide et restitution des aides indûment perçues**

(1) Toute aide qui aurait été perçue en trop ou indûment doit être remboursée sans délai.

(2) Lorsqu'un opérateur bénéficiaire d'une aide octroyée en vertu de la présente loi cesse volontairement son activité sur une relation au cours d'une période de cinq ans à partir de la décision d'octroi de l'aide, il doit en informer le ministre sans délai et expliquer les motifs à la base de la cessation de l'activité. Au cas où l'opérateur démontre que la viabilité de la relation n'est pas assurée malgré l'obtention d'une aide, aucun remboursement n'est sollicité. Au cas où la cessation de l'activité sur une relation viable a été volontaire, le ministre demande le remboursement total de l'aide versée.

(3) L'opérateur perd le bénéfice de l'aide octroyée en vertu de la présente loi s'il fournit des renseignements sciemment inexacts ou incomplets ou s'il ne se conforme pas aux obligations prises en contrepartie de l'octroi de l'aide au sens de l'article 12, à moins que le ministre, sur la base d'une demande motivée de l'entreprise, n'en décide autrement.

La perte du bénéfice de l'aide implique la restitution de la subvention augmentée des intérêts légaux.

#### **Art. 17. Règles de cumul**

Les aides octroyées en vertu de la présente loi peuvent être cumulées avec d'autres aides compatibles avec le droit européen dans la limite des seuils prévus à l'article 10.

#### **Art. 18. Suivi des aides octroyées**

La documentation relative aux aides octroyées au titre de la présente loi est conservée par le ministre pendant dix ans à partir de la date d'octroi.

Cette documentation doit contenir toutes les informations utiles démontrant que la procédure de demande prévue à l'article 12 et les critères d'attribution des aides ont été respectés.

#### **Art. 19. Dispositions pénales**

Les personnes qui ont obtenu une aide au sens de la présente loi sur la base de renseignements sciemment inexacts ou incomplets, sont passibles des peines prévues à l'article 496 du Code pénal.

#### **Art. 20. Durée d'application**

La présente loi s'applique jusqu'au 31 décembre 2026.

Les dispositions de la présente loi restent cependant applicables aux aides octroyées sous son empire.

Les engagements contractés par l'État et les opérateurs sur la base desdites dispositions gardent toute leur valeur et continuent d'être exécutés sur la base de celles-ci.

Les aides peuvent être octroyées et versées pour tout transport ferroviaire intérieur ou transport ferroviaire ou fluvial international réalisé après le 1<sup>er</sup> janvier 2022.

**Art. 21. Abrogation**

La loi du 31 juillet 2020 relative à un régime d'aides pour la promotion du transport combiné est abrogée.

**Art. 22. Compétence des tribunaux**

En cas de litige au sujet d'une mesure ou décision prise en exécution de la présente loi, les juridictions luxembourgeoises sont compétentes.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

\*

## ANNEXE 1

**Transport d'UTI – Vue générale**

	<i>Année de demande d'aide</i>	<i>Prévision pour l'année suivante</i>
Nom lieu de départ		
Nom lieu d'arrivée		
Distance totale		
Origine/provenance des volumes ciblés		
Proportion approximative des volumes issus de la Grande Région		
Nombre de trains ou de barges par semaine		
Nombre de trajets par an		
Nombre d'UTI transportées par an		
Nombre d'UTI manutentionnées par an		

\*

## ANNEXE 2

**Transport d'UTI – Vue détaillée**

*Tableau 1 – Transport par train*

Opérateur
Numéro contrat
Date du départ du train
Nom lieu de départ
Nom lieu d'arrivée
Distance
Nombre de wagons par train
Capacité train en TEU
Poids des caisses et marchandises des UTI transportées en tonne
Poids des caisses et marchandises des UTI manutentionnées en tonne

Type de manutention (horizontale ou verticale)
Type d'UTI (container ou semi-remorque)
Nombre d'UTI transportées par train
Nombre d'UTI manutentionnées par train
Coûts de circulation du train
Coûts des wagons par train
Coûts administratifs par train
Coûts de transbordement par train
Coûts totaux par train

*Tableau 2 – Transport par barge*

Opérateur
Numéro contrat
Date du départ de la barge
Nom lieu de départ
Nom lieu d'arrivée
Distance
Capacité barge en TEU
Poids des caisses et marchandises des UTI transportées en tonne
Poids des caisses et marchandises des UTI manutentionnées en tonne
Nombre d'UTI transportées par barge
Nombre d'UTI manutentionnées par barge
Coûts de circulation par barge
Coûts administratifs par barge
Coûts de transbordement par barge
Coûts totaux par barge

## ANNEXE 3

**Transport conventionnel de marchandises – Vue générale**

	<i>Année de demande d'aide</i>	<i>Prévision pour l'année suivante</i>
Nom lieu de départ		
Nom lieu d'arrivée		
Distance totale		
Proportion approximative des volumes issus de la Grande Région		
Nombre de trains ou de barges par semaine		
Nombre de trajets par an		
Pour les trains : Nombre de wagons acheminés par an		
Pour les barges : Nombre de tonnes transportées par an		
Pour les barges : Nombre de tonnes manutentionnées par an		
Pour les barges : Nombre de tranches de 50 tonnes manutentionnés par an		

\*

## ANNEXE 4

**Transport conventionnel de marchandises – Vue détaillée***Tableau 1 – Transport par train*

Opérateur
Référence du bulletin de freinage
Date du départ du train
Nom lieu de départ
Nom lieu d'arrivée
Distance
Nombre de wagons acheminés par train
Poids des wagons et marchandises transportées en tonne
Coûts de circulation par train
Coûts des wagons par train
Coûts administratifs par train
Coûts totaux par train

Tableau 2 – Transport par barge

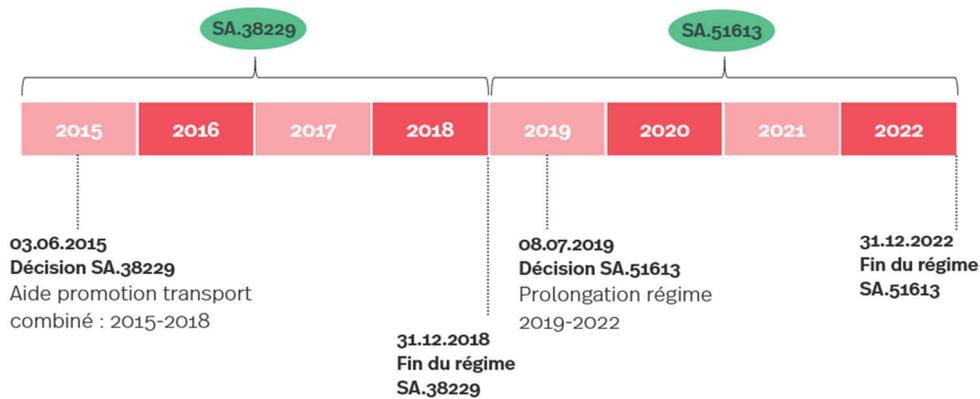
Opérateur
Numéro contrat
Date du départ de la barge
Nom lieu de départ
Nom lieu d'arrivée
Distance
Capacité barge en tonne
Poids des marchandises transportées en tonne par barge
Poids des marchandises manutentionnées en tonne par barge
Nombre de tranches de 50 tonnes manutentionnées par barge
Coûts de circulation par barge
Coûts administratifs par barge
Coûts de transbordement par barge
Coûts totaux par barge

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

### 1. Considérations générales

Le régime d'aide luxembourgeois en faveur du transport combiné actuellement en vigueur (SA.51613) couvre la période 2019-2022. Ce régime est le résultat d'une prolongation du régime SA.38229, couvrant quant à lui la période 2015-2019.



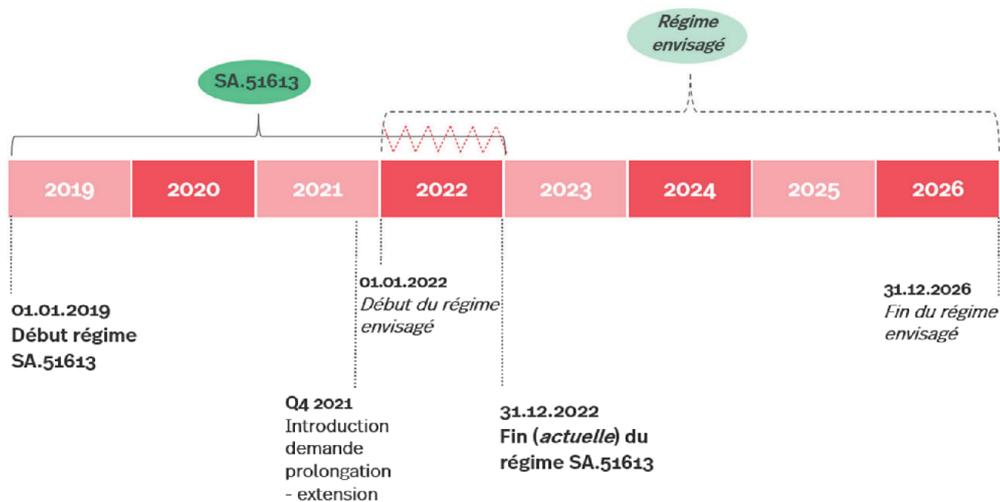
Ces deux régimes visent à encourager le développement du transport combiné dans le cadre de la mise en place d'une politique de mobilité durable et respectueuse de l'environnement. En effet, le transport par route a toujours été préféré par les opérateurs en raison de son coût inférieur et de sa flexibilité par rapport au rail et au transport fluvial. Cette préférence pour le transport routier contribue cependant à l'encombrement des routes luxembourgeoises et européennes, et par conséquent aux émissions de dioxyde de carbone au Luxembourg.

Le dernier régime d'aide prévoit un budget total de 44 millions d'euros pour la période 2019-2022. En 2019, la prolongation avait été accordée afin d'assurer la continuité de la compétitivité du trafic intermodal face au transport routier, toujours moins coûteux et toujours priorisé par les opérateurs.

La prolongation du régime d'aide supporterait une nouvelle fois cet objectif et étendrait par la même occasion le champ d'application du régime.

L'objectif du régime d'aide envisagé est similaire à celui poursuivi dans le régime actuel : favoriser le transport ferroviaire et le transport fluvial par rapport au transport routier, préféré par les opérateurs en raison de son coût plus faible et de sa plus grande flexibilité.

Le régime existant a été autorisé jusqu'au 31 décembre 2022 et couvre le transport des marchandises entre le 1<sup>er</sup> janvier 2019 et le 31 décembre 2022. Il est souhaitable de prolonger le régime d'aide pour une période de cinq ans. Moyennant l'autorisation de la Commission européenne à l'égard du régime d'aide envisagé, l'entrée en vigueur du nouveau régime est prévue rétroactivement au 1<sup>er</sup> janvier 2022 et ce, pour une période de 5 ans, soit jusqu'au 31 décembre 2026. Le régime SA.51613, applicable en principe jusqu'au 31 décembre 2022 serait donc écourté et prendrait fin rétroactivement le 31 décembre 2021, la veille de l'entrée en vigueur du régime envisagé.



Le budget total de la mesure envisagée est en ligne avec le budget actuellement prévu pour le régime SA.51613, en prenant cependant compte de l'extension du champ d'application. L'enveloppe totale du régime d'aide 2022-2026 s'élève à 103,925 millions d'euros.

Pour rappel, le régime actuellement en vigueur se concentre exclusivement sur le transport combiné et couvre trois types d'aide :

- Les aides allouées au transport ferroviaire intérieur d'unités de transport intermodal (ci-après « UTI ») ;
- Les aides allouées au transport ferroviaire international d'UTI et ;
- Les aides allouées au transport fluvial international d'UTI.

*Synthèse du régime actuel (2019-2022) :*

Régime SA.51613 : 2019-2022 (4 ans)		FERROVIAIRE	FLUVIAL
INTERIEUR	Transport combiné		
INTERNATIONAL	Transport combiné	Transport combiné	

Le trafic intermodal continue à être grevé de coûts supplémentaires par rapport au transport routier. Par conséquent, il est nécessaire de continuer à soutenir, jusqu'au 31 décembre 2026, le transport ferroviaire intérieur d'UTI et le transport ferroviaire et fluvial international d'UTI afin d'éviter, à l'expiration du régime en vigueur, un glissement des opérateurs vers les axes routiers.

Le projet de loi sous rubrique modifie par ailleurs quelques modalités du régime actuel, sans toucher aux principes de base. Ainsi, la différence entre les manutentions verticales (30 euros) et les manutentions horizontales (10 euros) n'est plus justifiée.

En effet, les évolutions du marché du transport intermodal européen font qu'il y a un besoin de soutenir plus activement les technologies de manutentions horizontales et d'aligner le montant de l'aide à celui des manutentions verticales. Il est souhaitable de mettre fin à cette différence et appliquer une compensation de 30 euros, peu importe le type de manutention.

Il est souhaitable en outre d'étendre le régime afin d'encourager de nouveaux opérateurs, non concernés par le transport combiné, à privilégier le transport de marchandises par trains ou barges. Dans le cas où la Commission autoriserait le régime envisagé, ces extensions s'appliqueraient rétroactivement à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2022.

- Extension du régime en ce qui concerne le transport ferroviaire

Force est de constater que le nombre de trains transportant du fret conventionnel diminue alors que le transport de marchandises augmente<sup>1</sup>. Il est donc désormais nécessaire de corriger cette défaillance du marché du fret ferroviaire conventionnel afin d'éviter un glissement du transport ferroviaire conventionnel vers la route mais aussi, afin d'encourager de nouveaux opérateurs à favoriser le transport ferroviaire par rapport au transport routier. Cette mesure permettrait de décongestionner davantage les routes.

Le champ d'application du régime envisagé serait donc étendu au transport de fret ferroviaire conventionnel intérieur. Pour rappel, le régime en vigueur ne s'applique qu'aux aides au transport ferroviaire intérieur d'UTI et aux aides au transport ferroviaire international d'UTI.

- Extension du régime en ce qui concerne le transport fluvial

Le transport fluvial conventionnel est également sujet à une défaillance du marché. Les opérateurs favorisent le transport routier alors que le Luxembourg est bordé par la Moselle à sa frontière avec l'Allemagne. Suffisamment large et profonde, cette rivière permet la circulation d'embarcations d'une longueur de 135 mètres et par conséquent le transport de nombreuses marchandises.

Il s'agit donc de soutenir les opérateurs qui préféreraient le réseau fluvial au réseau routier et qui organiseraient le transport combiné ou conventionnel de marchandises au départ ou à l'arrivée d'un port situé au Luxembourg. Cette mesure étendrait donc le régime actuellement en vigueur, supportant exclusivement le transport fluvial combiné international.

*Synthèse du régime envisagé (2022-2026) :*

		Régime envisagé: 2022-2026 (5 ans)	
		FERROVIAIRE	FLUVIAL
INTERIEUR		Transport combiné Transport conventionnel	
INTERNATIONAL		Transport combiné	Transport combiné Transport conventionnel

<sup>1</sup> <https://ces.public.lu/dam-assets/fr/avis/politique-generale/2019-transport-fret-logistique.pdf>, p. 7

Ces extensions restent en ligne avec les objectifs de base poursuivis dans les régimes d'aides au transport combiné, à savoir la décongestion des axes routiers et plus généralement, la réduction des émissions de dioxyde de carbone.

Le renouvellement du régime existant et les modifications proposées tentent de remédier à une défaillance du marché, poursuivent un objectif d'intérêt général et sont nécessaires pour continuer d'assurer la compétitivité du transport ferroviaire et fluvial par rapport au transport routier. Dans ce sens la notification y relative a été déposée en date du 29 mars 2022 à la Commission européenne, suite à une première information réalisée en date du 4 octobre 2021.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *ad article 1<sup>er</sup>*

L'article 1<sup>er</sup> définit le champ d'application de la loi en projet. Tous les opérateurs situés sur le territoire d'un Etat membre de l'Union européenne, qui assument la responsabilité contractuelle d'acheminer les UTI ou du fret conventionnel par chemin de fer, respectivement par barge, peuvent bénéficier d'une aide.

### *ad article 2*

Les définitions des notions de référence utilisées dans le cadre du projet de loi sous examen sont reprises à l'article 2.

### *ad article 3*

L'article 3 consiste en l'énumération de toutes aides en faveur du transport combiné et conventionnel, ferroviaire et fluvial.

Les aides visent à promouvoir :

- le transport ferroviaire intérieur (conventionnel et combiné) ;
- le transport ferroviaire international d'UTI (combiné) ;
- le transport fluvial (conventionnel et combiné). Ce dernier se limite au transport international puisqu'il n'existe qu'un seul port au Luxembourg.

### *ad article 4*

L'article 4 énumère spécifiquement les relations auxquelles l'aide au transport ferroviaire intérieur (conventionnel et combiné) peut être allouée.

### *ad article 5*

L'article 5 énumère spécifiquement les relations auxquelles l'aide au transport international d'UTI (combiné) peut être allouée.

### *ad article 6*

L'article 6 énumère spécifiquement les relations auxquelles l'aide au transport fluvial (conventionnel et combiné) peut être allouée.

### *ad article 7*

L'article 7 présente le calcul de l'aide en cas de transport ferroviaire intérieur.

### *ad article 8*

L'article 8 présente le calcul de l'aide en cas de transport ferroviaire international d'UTI.

### *ad article 9*

L'article 9 présente le calcul de l'aide en cas de transport fluvial.

### *ad article 10*

L'article 10 contient les limites de l'aide.

*ad article 11*

L'article 11 décrit l'aide comme une subvention directe.

*ad article 12*

L'article 12 décrit la procédure de demande de l'aide.

*ad article 13*

L'article 13 énumère les critères d'éligibilité au régime d'aide.

*ad article 14*

L'article 14 décrit la procédure d'octroi de l'aide.

*ad article 15*

L'article 15 décrit la procédure de contrôle de l'aide.

*ad article 16*

L'article 16 prévoit la procédure à respecter en cas de cessation, de modification d'activité ou d'aides indûment perçues par l'opérateur bénéficiaire.

*ad article 17*

L'article 17 décrit les règles de cumul.

*ad article 18*

L'article 18 prévoit les dispositions à respecter en matière de documentation des aides octroyées.

*ad article 19*

L'article 19 contient des dispositions pénales.

*ad article 20*

L'article 20 prévoit une durée d'application de la présente loi jusqu'au 31 décembre 2026.

*ad article 21*

L'article 21 prévoit l'abrogation de la loi du 31 juillet 2020 relative à un régime d'aides pour la promotion du transport combiné.

*ad article 22*

L'article 22 traite de la compétence des tribunaux en cas de litige.

\*

## **RESUME DU PROJET**

L'objectif du régime d'aide envisagé est similaire à celui poursuivi dans le régime actuel : favoriser le transport ferroviaire et le transport fluvial par rapport au transport routier, préféré par les opérateurs en raison de son coût plus faible et de sa plus grande flexibilité.

Le régime existant a été autorisé jusqu'au 31 décembre 2022 et couvre le transport des marchandises entre le 1<sup>er</sup> janvier 2019 et le 31 décembre 2022. Il est souhaitable de prolonger le régime d'aide pour une période de cinq ans. Moyennant l'autorisation de la Commission européenne à l'égard du régime d'aide envisagé, l'entrée en vigueur du nouveau régime est prévue rétroactivement au 1<sup>er</sup> janvier 2022 et ce, pour une période de 5 ans, soit jusqu'au 31 décembre 2026. Le régime SA.51613, applicable en principe jusqu'au 31 décembre 2022 serait donc écourté et prendrait fin rétroactivement le 31 décembre 2021, la veille de l'entrée en vigueur du régime envisagé.

Le budget total de la mesure envisagée est en ligne avec le budget actuellement prévu pour le régime SA.51613, en prenant cependant compte de l'extension du champ d'application. L'enveloppe totale du régime d'aide 2022-2026 s'élève à 103,925 millions d'euros.

\*

### FICHE FINANCIERE

Le projet de loi se propose de soutenir le transport ferroviaire et fluvial.

Le but est d'augmenter la part du rail et du fluvial par l'acheminement notamment des conteneurs maritimes et des semi-remorques ainsi que le déplacement des marchandises entre centres d'activités.

Les aides s'avèrent nécessaires compte tenu du caractère onéreux du transport par rail et par voie fluviale (combiné et conventionnel).

L'octroi et le versement des aides prévues par le régime d'aide se font dans la limite des crédits prévus par la loi budgétaire annuelle.

L'Etat luxembourgeois étant cependant tenu de faire une prévision sur 5 ans, il est proposé de se référer à la programmation budgétaire ci-dessous.

Pour le transport combiné, un total de 62,925 millions d'euros sur 5 ans (2022-2026), réparti comme suit, est envisagé :

2022	2023	2024	2025	2026	Total
12.925.000 €	11.000.000 €	12.000.000 €	13.000.000 €	14.000.000 €	62.925.000 €

Pour le transport conventionnel, à ce stade un total de 41 millions d'euros sur 5 ans (2022-2026), réparti comme suit, est envisagé :

2022	2023	2024	2025	2026	Total
7.000.000 €	7.000.000 €	8.000.000 €	9.000.000 €	10.000.000 €	41.000.000 €

L'enveloppe totale du régime d'aide 2022-2026 s'élèverait ainsi à 103,925 millions d'euros.

\*

## FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

### Coordonnées du projet

<b>Intitulé du projet :</b>	<b>Projet de loi relative à un régime d'aides pour la promotion du transport ferroviaire et fluvial</b>
<b>Ministère initiateur :</b>	<b>MMTP</b>
<b>Auteur(s) :</b>	<b>Raphaël Zumsteeg</b>
<b>Téléphone :</b>	<b>247-84474</b>
<b>Courriel :</b>	<b>raphael.zumsteeg@tr.etat.lu</b>
<b>Objectif(s) du projet :</b>	<b>Le projet de loi se propose de soutenir le transport ferroviaire et fluvial.</b>
<b>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :</b>	/
<b>Date :</b>	<b>07/03/2022</b>

### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui  Non   
 Si oui, laquelle/lesquelles :  
 Remarques/Observations :
  
2. Destinataires du projet :
 

– Entreprises/Professions libérales :	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
– Citoyens :	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input checked="" type="checkbox"/>
– Administrations :	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input checked="" type="checkbox"/>
  
3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.<sup>1</sup>   
 (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)  
 Remarques/Observations :
  
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui  Non   
 Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui  Non   
 Remarques/Observations :
  
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui  Non   
 Remarques/Observations :
  
6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui  Non

<sup>1</sup> N.a. : non applicable.

<sup>2</sup> Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

- Si oui, quel est le coût administratif<sup>3</sup> approximatif total ?  
(nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui  Non  N.a.   
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel<sup>4</sup> ? Oui  Non  N.a.   
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui  Non  N.a.
  - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui  Non  N.a.
  - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui  Non  N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui  Non  N.a.   
Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.   
Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui  Non
  - b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui  Non
- Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui  Non  N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui  Non   
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui  Non  N.a.   
Si oui, lequel ?  
Remarques/Observations :

<sup>3</sup> Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

<sup>4</sup> Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

**Egalité des chances**

15. Le projet est-il :
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non
  - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non
  - Si oui, expliquez de quelle manière :
  - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non
  - Si oui, expliquez pourquoi :
  - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non
  - Si oui, expliquez de quelle manière :
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, expliquez de quelle manière :

**Directive « services »**

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>5</sup> ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur : [www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>6</sup> ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur : [www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>5</sup> Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

<sup>6</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

