



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7520

Projet de loi relatif à la promotion du transport combiné

Date de dépôt : 27-01-2020

Date de l'avis du Conseil d'État : 16-06-2020

Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Liste des documents

| Date | Description | Nom du document | Page |
|-------------|---|------------------------|-------------|
| 26-11-2020 | Résumé du dossier | Résumé | <u>3</u> |
| 27-01-2020 | Déposé | 7520/00 | <u>6</u> |
| 06-03-2020 | Avis de la Chambre des Salariés (3.2.2020) | 7520/01 | <u>38</u> |
| 05-06-2020 | Avis de la Chambre de Commerce (26.5.2020) | 7520/02 | <u>41</u> |
| 16-06-2020 | Avis du Conseil d'État (16.6.2020) | 7520/03 | <u>50</u> |
| 10-07-2020 | Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) : Madame Chantal Gary | 7520/04 | <u>57</u> |
| 17-07-2020 | Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (17-07-2020) Evacué par dispense du second vote (17-07-2020) | 7520/05 | <u>82</u> |
| 09-07-2020 | Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (18) de la reunion du 9 juillet 2020 | 18 | <u>85</u> |
| 02-07-2020 | Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (17) de la reunion du 2 juillet 2020 | 17 | <u>90</u> |
| 10-08-2020 | Publié au Mémorial A n°672 en page 1 | 7520 | <u>114</u> |

Résumé

N° 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 les 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 commerciales 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 1^{er} janvier 2019, le nouveau régime d'aide s'appliquera au transport combiné de fret ayant lieu entre le 1^{er} 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 commerciales 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.

7520/00

N° 7520

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI

relatif à la promotion du transport combiné

* * *

(Dépôt: le 27.1.2020)

SOMMAIRE:

| | <i>page</i> |
|---|-------------|
| 1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (9.1.2020)..... | 1 |
| 2) Texte du projet de loi..... | 2 |
| 3) Exposé des motifs | 10 |
| 4) Commentaire des articles | 18 |
| 5) Fiche financière | 20 |
| 6) Fiche d'évaluation d'impact..... | 20 |
| 7) Dépêche de la Commission européenne au Représentant permanent auprès de l'Union européenne (8.7.2019)..... | 23 |
| 8) Extrait du procès-verbal N°36/19 du Conseil de Gouvernement du 8 novembre 2019 approuvé dans la séance du 15 novembre 2019 | 29 |

*

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 relatif à la promotion du transport combiné.

Palais de Luxembourg, le 9 janvier 2020

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

François BAUSCH

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. 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 les unités de transport intermodal (UTI) 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 (CIM), de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) ;
2. opérateur : entreprise ou groupement d'entreprises qui supporte, conformément aux articles 4 et 5, sur le maillon central de transport entre terminaux intermodaux, le risque financier d'organiser un service ferroviaire ou fluvial complet dans une chaîne de transport combiné ;
3. Twenty foot equivalent unit (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 ;
4. UTI : tout conteneur terrestre ou maritime, toute caisse mobile ou toute semi-remorque ayant une capacité de transport équivalant à au moins 1 TEU ;
5. terminal intermodal : tout terminal ou centre de transbordement ferroviaire ou fluvial ;
6. UTI manutentionnée : toute UTI manutentionnée sur un terminal intermodal au Luxembourg ;
7. surcoûts liés à l'utilisation de l'infrastructure : 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 ;
8. 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 €/tonnes-kilomètres des pays de l'Union européenne ;
9. coût total du transport : le coût total du transport des UTI manutentionnées 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 transbordement.

Art. 3. Dispositions générales.

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après par « le 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 combiné ferroviaire et fluvial de marchandises en vertu de la présente loi sont :

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

Art. 4. Aide au transport ferroviaire intérieur d'UTI.

Toutes les relations intérieures entre terminaux intermodaux organisées au moins sur 20 km ou comprenant la collecte d'UTI en vue de leur regroupement ou de leur envoi par train ou barge à destination d'autres États, ou la distribution d'UTI venant d'autres États par train, ou barge vers les différents terminaux intermodaux situés au Luxembourg, peuvent faire l'objet d'une aide.

Art. 5. Aide au transport ferroviaire et fluvial international d'UTI.

Tout service international au départ ou à l'arrivée d'un terminal intermodal au Luxembourg peut faire l'objet d'une aide.

Art. 6. Calcul de l'aide en cas de transport combiné ferroviaire intérieur.

Il est prévu une aide par train comprenant :

1. une part fixe par train (X)
X = 1.600 EUR

2. une part variable, fonction du nombre d'UTI manutentionnées (Y), visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation des infrastructures

$$Y = 30 \text{ EUR}$$

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

Art. 7. Calcul de l'aide en cas de transport combiné ferroviaire international.

Il est prévu une aide par train, modulable suivant la distance parcourue, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article 9 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

$$X = 1.600 \text{ EUR pour une distance ferroviaire inférieure à 400 kilomètres}$$

$$X = 1.200 \text{ EUR pour une distance ferroviaire comprise entre 400 et 800 kilomètres}$$

$$X = 600 \text{ EUR pour une distance ferroviaire supérieure à 800 kilomètres}$$

2. une part variable, fonction du nombre d'UTI manutentionnées (Y), visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation de l'infrastructure.

$$Y = 30 \text{ EUR pour une manutention verticale}$$

$$Y = 10 \text{ EUR pour une manutention horizontale}$$

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

Art. 8. Calcul de l'aide en cas de transport combiné fluvial international.

Il est prévu une aide par barge, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article 9 et comprenant :

1. une part fixe par barge (X)

$$X = 3.600 \text{ EUR}$$

2. une part variable, fonction du nombre d'UTI manutentionnées (Y), visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation des infrastructures

$$Y = 30 \text{ EUR}$$

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

Art. 9. Limites de l'aide.

Le calcul de l'aide visée aux articles 7 et 8 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 ; et
3. pour l'aide globale, 30 pour cent du coût total du transport des UTI manutentionnées.

Art. 10. Forme de l'aide.

L'aide est allouée sous forme de subventions directes.

Art. 11. 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 12.

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

(4) La partie d'information générale comprend :

- a) 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 ;
- b) 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 ;
- c) les attestations établies par
 - le Centre d'informatique, d'affiliation et de perception des cotisations commun aux institutions de sécurité sociale ;
 - l'Administration des contributions directes ;
 - l'Administration de l'enregistrement et des domaines ;
 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 ;
- d) les comptes annuels et le rapport du réviseur d'entreprise ; et
- e) le rapport d'activité annuel de l'opérateur.

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

- a) une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport combiné que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec l'utilisation des aides. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 1.
- b) 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 le tableau dont le modèle est repris en annexe 2 :
 - 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 ou tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - un relevé du nombre d'UTI manutentionnées par train ou barge incluant le poids des caisses et marchandises, repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2 ; et
 - un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2.
- c) les lettres de voiture des opérations de transport combiné.
- d) 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 12(1) e) et f).
- e) le renseignement des coûts de transbordement pour l'utilisation du terminal intermodal au Luxembourg ainsi que tout changement de ces tarifs.
- f) 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 30 juin au plus tard de l'année suivant l'année de référence.
- g) 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.
- h) 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.

Art. 12. Critères d'éligibilité.

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

- a) L'opérateur se situe sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne et achemine des unités de transport intermodal (UTI) par chemin de fer ou par barge.
- b) Les UTI remises au transport sont couvertes par une lettre de voiture afin de donner droit à l'aide.
- c) 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.
- d) Le transport combiné concerne des UTI faisant l'objet de transbordement dans un terminal intermodal situé au Luxembourg.
- e) Le transport combiné est régulier, sa fréquence et ses horaires sont connus d'avance et publiés.
- f) Le transport combiné 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) En outre, des conditions particulières d'éligibilité sont définies pour :

- a) le transport combiné ferroviaire intérieur :

Tout transport combiné ferroviaire sur le territoire national entre deux terminaux intermodaux luxembourgeois, organisé sur une distance minimale de 25 kilomètres est éligible.

- b) le transport combiné ferroviaire international :

Un train est éligible si plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées horizontalement ou verticalement sur un terminal intermodal à Luxembourg.

- c) le transport combiné fluvial international :

Une barge est éligible si elle parcourt au moins 50 kilomètres depuis ou vers un terminal intermodal luxembourgeois et si plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées sur 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. 13. 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 11 ainsi que des divers relevés fournis suivant les annexes 1 et 2. 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. 14. 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 11 aux critères d'éligibilité définis à l'article 12.

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

Art. 15. 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 11, 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. 16. 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 9.

Art. 17. 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 11 et les critères d'attribution des aides ont été respectés.

Art. 18. 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. 19. Durée d'application.

La présente loi s'applique jusqu'au 31 décembre 2022.

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^{er} janvier 2019.

Art. 20. Disposition abrogatoire.

La loi du 26 mai 2016 relative à la promotion du transport combiné est abrogée.

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

| | <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

Tableau 1 – Transport par train

| |
|--|
| Opérateur |
| |
| Numéro contrat |
| |
| Date du départ du train |
| |
| Semaine du calendrier |
| |
| Nom lieu de départ |
| |
| Nom lieu d'arrivée |
| |
| Distance |
| |
| Nombre de wagons par train |
| |
| Poids des caisses et marchandises des UTI manutentionnées en tonne |
| |
| Type de manutention (horizontale ou verticale) |
| |
| Capacité train en TEU |
| |
| Type d'UTI (container ou semi-remorque) |
| |

| |
|--|
| Nombre d'UTI transportées par train |
| |
| Nombre d'UTI manutentionnées par train |
| |
| Coûts 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 |
| |
| Coûts par UTI manutentionnée: |
| Coûts de circulation du train par UTI manutentionnée |
| Coûts des trains par UTI manutentionnée |
| Coûts administratifs par UTI manutentionnée |
| Coûts de transbordement par UTI manutentionnée |
| Coûts totaux par UTI manutentionnée |
| |

*

ANNEXE 2

Tableau 2 – Transport par barge

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

*

EXPOSE DES MOTIFS

A) CONSIDERATIONS GENERALES

Le développement de modes de transport alternatifs à la route, en particulier sur les axes de trafics massifiés constitue un enjeu majeur de la politique des transports en Europe.

Depuis 20 ans, l'évolution de la part de marché de la route a mis en évidence la nécessité de disposer d'offres de transports plus écologiques. En 2005, en Europe, un peu plus des trois-quarts (76,5 %) du transport intérieur de marchandises étaient réalisés par route, moins d'un cinquième (17,6 %) par chemin de fer et le reste (5,9 %) par voie navigable intérieure.

Le transport multimodal est une vraie réponse au transfert modal, en sachant que les flux de marchandises sont responsables de plus de 40 % des émissions de CO₂ du secteur des transports et de plus de 10 % des émissions totales.

L'aide au transport combiné s'inscrit ainsi résolument dans le cadre de la politique européenne des transports de l'avenir. Le réseau transeuropéen de transport vert, fait partie des objectifs repris dans le « Livre Blanc » du second paquet ferroviaire, et du règlement « Marco Polo II » récemment reconduit pour une seconde période. Marco Polo II tend entre autres par des aides au transfert modal à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises.

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 commerciales par chemin de fer conduisant à des gains économiques (logistiques, énergie) et sociaux (congestion, pollution), par rapport au recours au seul transport routier.

Dans la plupart des pays européens, le transport combiné ferroviaire et fluvial, encore appelé transport intermodal, a fait l'objet depuis plusieurs années d'aides plus ou moins importantes de la part des Etats membres.

Le problème rencontré par le transport combiné est précisément celui que, notamment pour des distances inférieures à 300 km, les coûts excèdent les tarifs du marché et ceci principalement en raison des charges de transbordement importantes, propres à ce type de transport.

Le transport de marchandises est un secteur marchand et concurrentiel dont le choix des modes d'acheminement ne peut être imposé par l'Etat. L'offre et la demande sont décidées par les différents acteurs économiques selon une stratégie logistique et industrielle propre. C'est le marché qui dicte le moyen de transport.

Le concept de mobilité durable sur lequel se fonde le développement de la politique commune des transports présuppose un système de transport intégré dans lequel les différents modes se concurrencent équitablement.

Il incombe également de constituer des chaînes de transport dans lesquelles chaque mode est utilisé pour la partie du déplacement pour laquelle il est le plus compétitif.

Le handicap majeur qu'il s'agit de dépasser et de compenser par les aides est que l'organisation du transport combiné se traduit par des coûts opérationnels plus élevés dus aux ruptures de charge.

Dans l'opinion publique, les camions dérangent en congestionnant les artères routières. Ils sont par ailleurs la source majeure du problème des émissions de dioxyde de carbone. Les politiques publiques se doivent donc d'encourager le recours à des modes massifiés par souci écologique et ceci sur des axes où le trafic de marchandises est important, mais où le marché ne parvient pas à le traiter autrement que par la route.

Par conséquent, le Luxembourg doit se donner les moyens, en raison de sa situation centrale, de mettre en place une stratégie adaptée et surtout viable.

La viabilité économique de cette stratégie est à la base de ce projet de loi, car pour le transport combiné l'efficacité réduite en raison des coûts supplémentaires de transbordement (personnel, grues, aires de stockage, facteur temps) nécessite une subvention afin de contrer les surcoûts logistiques qui sont susceptibles de se présenter. Cette aide est destinée aux opérateurs pour améliorer l'attractivité de ces services. Le but est l'incitation à favoriser la massification des flux et leur compétitivité malgré les transbordements supplémentaires par rapport au mode routier.

Pour mener à bien cette politique, le Luxembourg désire accompagner financièrement la promotion et le développement des modes de transport combiné, par des aides publiques aux opérateurs se reconvertissant au transport combiné.

Il est vital de reconnaître à temps les atouts qu'offre la situation centrale du Luxembourg pour le transport de fret de l'avenir. En effet, le Luxembourg pourrait œuvrer dans le sens d'une interconnexion en Europe. Il s'agit de ne pas manquer l'occasion d'un exercice de subventions déjà pratiqué sous la forme d'aides directes depuis des années dans les pays limitrophes, même si la situation de zone de transit historiquement à dominante routière et la petitesse du territoire ne font qu'accroître les difficultés de rendre attractif la voie fluviale qui bénéficie pourtant de nombreux avantages (sûre pour matières dangereuses, la plus grande capacité de tous modes, ponctualité, etc).

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.

Le transport combiné ferroviaire et fluvial qui entre en ligne de compte pour le subside décrit se traduira donc par l'existence de deux catégories de relations : soit une relation strictement intérieure au territoire luxembourgeois pour un trajet éligible entre p.ex. Mertert et Bettembourg, soit la collecte ou la distribution d'unités de transport intermodal (UTI) en vue ou au départ d'un service international.

Ici, l'idée maîtresse est de faire considérer les deux seules plateformes multimodales qui existent au Luxembourg, à savoir le site multimodal de Bettembourg et le site trimodal du port de Mertert comme une plateforme virtuelle unique qui en raison de l'exiguïté du territoire national serait à considérer comme une entité à faire relier par une navette ferroviaire. Il est évident qu'une telle liaison qui constitue un intérêt général ne peut être exploitée de manière rentable par un opérateur sans soutien public.

Description et mise en œuvre du régime applicable (2015-2018)

Soucieux de développer des modes de transport alternatifs à la route et dans le but d'encourager le développement d'offres comodales par chemin de fer et ou par voie navigable par rapport au recours au seul transport routier, le Luxembourg avait pris l'initiative en 2015 de créer un régime s'inscrivant dans la logique de la politique européenne des transports qui respecte davantage les exigences d'une politique globale du développement durable.

Ce régime existait jusqu'à la fin de 2018 et était basé sur la loi du 26 mai 2016 relatif à la promotion du transport combiné. A l'époque, la « Décision SA.38229 – Luxembourg » de la Commission européenne (« Décision 2015 ») avait imposé trois plafonds d'aide :

- 1) 100% des surcoûts liés à l'utilisation de l'infrastructure ;
- 2) 50% du différentiel de coûts externes entre la route et rail ou entre la route et la barge ;
- 3) 30% du coût total du transport.

Ces plafonds d'aide étaient conformes aux principes de nécessité et de proportionnalité de l'aide¹. Ces trois limites d'aide ont été appliquées individuellement pour chaque train et pour chaque barge ayant circulé pendant la période de référence. Au cas où le montant théorique de l'aide aurait dépassé un des trois seuils, le montant de l'aide a été ramené au plafond respectif. De cette manière, les montants d'aide octroyés n'ont jamais dépassé les plafonds d'aide.

Analyse chiffrée

Le régime d'aide initial a atteint un montant de 22,23 millions d'euros. Lors de la notification du régime d'aide, on s'attendait à un montant total du régime d'aide de 45 millions d'euros sur la période de 2014 à 2018.

En détail, les aides suivantes ont été versées²:

¹ Communication de la Commission, Lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires, paragraphe 107.

² Tableau actualisé en mars 2019 (incluant les chiffres définitifs pour l'année 2018).

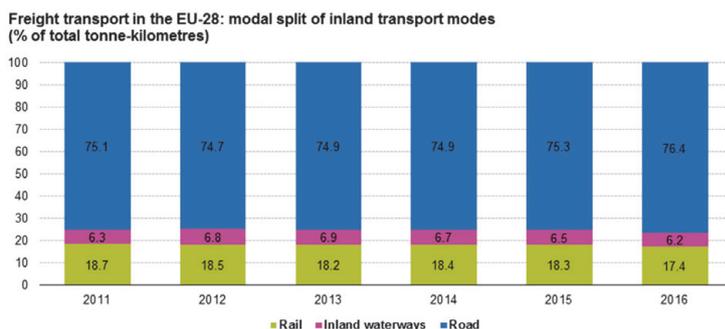
| <i>Opérateur / bénéficiaire</i> | <i>Relation (dans les deux sens)</i> | <i>2015 Aide versée</i> | <i>2016 Aide versée</i> | <i>2017 Aide versée</i> | <i>2018 Aide versée</i> | <i>2015-2018 Total des 4 années</i> |
|---|---|--|-----------------------------|------------------------------|-----------------------------|---|
| CFL Intermodal | Bettembourg - Anvers (B) | 901 131,36 | 956 528,42 | 1 238 987,15 | 1 468 738,74 | 4 565 385,67 |
| | Bettembourg - Duisburg (D) | 175 504,23 | 95 133,27 | suspendu après le 31.12.2016 | | 270 637,50 |
| | Bettembourg - Lyon (F) | 1 064 406,81 | 1 120 067,52 | 1 061 734,27 | 950 929,71 | 4 197 138,31 |
| | Bettembourg - Trieste (I) | 656 911,78 | 680 250,00 | 769 380,00 | 865 350,00 | 2 971 891,78 |
| | Bettembourg - Zeebrugge (B) | entamé en 2017 | | 313 022,02 | 631 106,18 | 944 128,20 |
| | Bettembourg - Champigneulle (Nancy/F) | entamé en 2017 | | 132 729,58 | 271 463,89 | 404 193,47 |
| | Bettembourg - Poznan/Malaszewicz/Wroklav (PL) | Lancements reportés voire retirés du plan d'affaires comme les volumes ne sont pas suffisants pour entamer les relations suite au désistement de plusieurs sociétés logistiques. | | | | |
| CFL Intermodal au total | Bettembourg - Vienne (A) | | | | | 0,00 |
| | Bettembourg - Padborg/Taulov (DK) | | | | | 0,00 |
| Lorry-Rail | Bettembourg - Le Boulou (F) | 2 797 954,18 | 2 851 979,21 | 3 515 853,02 | 4 187 588,52 | 13 353 374,93 |
| Trafic ferroviaire international | | 1 738 866,11 | 1 661 990,00 | 1 888 709,81 | 1 855 240,00 | 7 144 805,92 |
| | | 4 536 820,29 | 4 513 969,21 | 5 404 562,83 | 6 042 828,52 | 20 498 180,85 |
| CFL Intermodal | Bettembourg - Mertert | relation prévue au courant de l'année 2019 | | | | 0,00 |
| Trafic ferroviaire national | | | | | | |
| Luxport | Mertert - Anvers (B) / Cologne (D) | 284 596,00 | 402 093,74 | 433 173,99 | 608 725,55 | 1 728 589,28 |
| Trafic fluvial international | | 284 596,00 | 402 093,74 | 433 173,99 | 608 725,55 | 1 728 589,28 |
| Total par année: | | 4 821 416,29 | 4 916 062,95 | 5 837 736,82 | 6 651 554,07 | 22 226 770,13 |

Il est à noter que dans la période 2015-2018, il n'y a jamais eu de contrainte budgétaire dans le sens où les demandes de subventions sont restées loin en-dessous du budget qui avait été fixé. Il n'a donc jamais été nécessaire de différencier sur la base de la viabilité ou du niveau de défaillance de marché.

Etat des lieux du marché du transport et du report modal

– en Europe

Malgré la promotion du transport combiné au niveau européen, on observe une baisse de la part du transport par rail dans la répartition du transport de marchandises par mode terrestre au sein de l'Union européenne des 28 membres, qui est passée de 18,7% en 2011 à 17,4% en 2016, soit une perte de la part modale de 1,1% pendant cette période. La situation est semblable pour le transport fluvial, où la part modale, après un pic en 2013, est passée de 6,3 % en 2011 à 6,2 % en 2016.



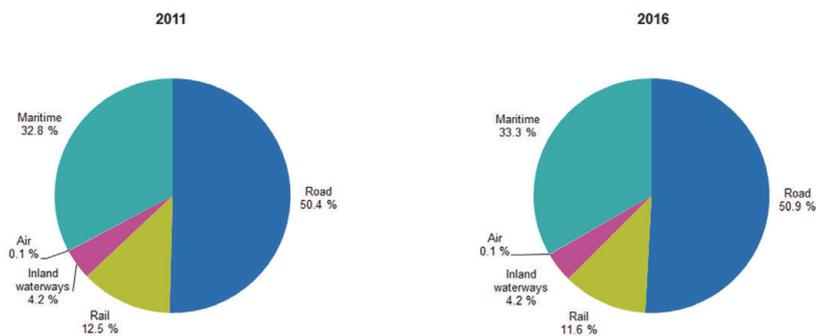
Note: EU-28 includes rail transport estimates for Belgium and Croatia and does not include road freight transport for Malta (negligible). Figures may not add up to 100% due to rounding.
Source: Eurostat (online data code: tran_hv_fmmod)

eurostat

Note: EU-28 includes rail transport estimates for Belgium and Croatia and does not include road freight transport for Malta (negligible). Figures may not add up to 100% due to rounding

Sur l'ensemble des modes de transports, incluant le transport aérien et maritime, le transport ferroviaire ne représente plus que 11,6% en 2016 contre 12,5% en 2011, le transport fluvial étant resté constant sur cette même période.

Freight transport in the EU-28: modal split based on five transport modes (% of tonne-kilometres)



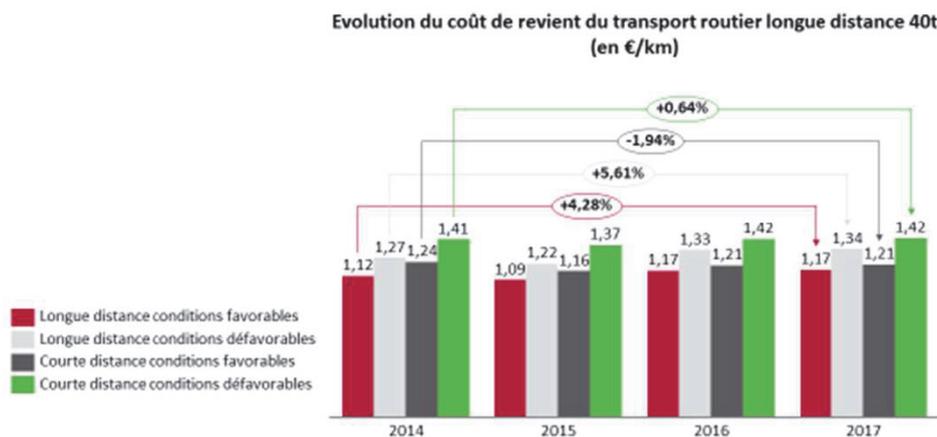
Note: Air and maritime cover only intra-EU transport (transport to/from countries of the EU) and exclude extra-EU transport
Source: Eurostat (online data codes: rail_go_typeall (rail), iww_go_atygo (inland waterways), road_go_ta_totl (national road transport), road_go_ca_c (road cabotage transport); Eurostat computations (international road transport, air and maritime transport).

eurostat

En 2016, le transport routier de marchandises européen enregistre un taux de croissance de 4.6% de ses tonnes kilométriques. Le transport international entre pays tiers connaît une hausse de 12% et le cabotage de 20%.

Le transport par route constitue toujours le moyen de transport privilégié par les chargeurs et les logisticiens avec une part modale de plus de 75%. Ses leviers de compétitivité en terme d'offre prix, et en dépit de la hausse du gasoil, de l'instauration de péages routiers ou des débuts de pénurie de chauffeurs, sont nombreux : projets de truck-platooning et de véhicules autonomes (permettant de réduire drastiquement les coûts route puisque le salaire du conducteur représente 35% du coût route), augmentation des tonnages transportés autorisés, projets de péages routiers abandonnés (exemple de la vignette poids lourds en France), perspective d'élargissement de l'Union européenne à des pays disposant d'une main d'œuvre moins chère que dans l'UE28.

Il existe malheureusement peu de statistiques sur l'évolution du coût du transport en Europe, par mode de transport. A titre d'exemple, le CNR estime qu'entre 2014 et 2017 les coûts de revient d'une prestation route d'environ 300 km pour les entreprises de transport route française restent stables (entre -2% et +1%), et en légère hausse pour une distance d'environ 750 km (entre 4 et 6%).



En même temps, les charges pour le transport ferroviaire ne cessent d'augmenter. Les Etats membres ont certes engagé des efforts pour limiter les coûts d'accès à l'infrastructure ferroviaire (cf. annonces de baisse en Allemagne pour 2019), mais les entreprises ferroviaires font encore face à des incertitudes quant à l'évolution future de ces prix, comme par exemple en France, où un équilibre doit être trouvé entre le financement de la maintenance et du renouvellement des infrastructures et la préservation de la compétitivité du transport ferroviaire. En France, entre 2012 et 2016, le coût du sillon en train/km a augmenté de 27%. Au Luxembourg, les coûts relatifs à l'utilisation des sillons ont augmenté de 47% entre 2012 et 2017, et de 37% en ce qui concerne les coûts relatifs à l'énergie électrique de traction.

Outre les coûts liés aux réseaux, les charges relatives à l'application des normes imposées par la législation (équipement des locomotives avec le système ETCS, installation de freins silencieux sur les wagons, formation des conducteurs de trains...) pèsent de manière non négligeable dans le calcul des coûts du transport ferroviaire et n'ont surtout pas d'équivalent au niveau du transport par route.

En conclusion, on observe donc une forte prépondérance de la route qui reste très compétitive.

– au Luxembourg

Concernant l'évolution du transport de fret

Au Luxembourg, entre 2011 et 2016, la part du transport rail est passée de 10,5% à 6,2%, la part du transport fluvial est passée de 11,1% à 5,9% et la part du transport routier a augmenté de 84% à 87,9%, comme démontré par l'extrait suivant d'Eurostat³:

| Tra Mode | Time | | | | | |
|------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Chemins de fer | 10,5 | 7,1 | 7,3 | 6,1 | 6,9 | 6,2 |
| Routes | 78,4 | 84 | 82,2 | 85,5 | 85,4 | 87,9 |
| Voies navigables intérieures | 11,1 | 8,9 | 10,5 | 8,4 | 7,8 | 5,9 |

³ Source : EUROSTAT, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=tran_hv_frmod&lang=fr

Au Luxembourg, d'après Eurostat (cf. tableau ci-dessous) le transport routier a enregistré une hausse de +5,4% en tonnes kilomètres entre 2015 et 2016. Pendant la même période, le transport international cross-trade a connu une hausse de +3,5% et le cabotage de +2,7%.

Table 2.2.2: Road freight transport by type of transport, 2016
(million tonne-kilometres)

| | 2016 | | | | | Growth rate 2015-2016 (%) | | | | |
|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------------|------------|-------------|------------|------------|
| | National | Intl. | Cross-trade | Cabotage | Total | National | Intl. | Cross-trade | Cabotage | Total |
| EU-28 | 1 195 573 | 441 566 | 171 798 | 38 610 | 1 847 555 | 3.9 | 2.4 | 11.8 | 20.8 | 4.5 |
| Belgium | 18 808 | 9 560 | 1 123 | 1 373 | 30 865 | -0.7 | -4.9 | -20.7 | 3.5 | -2.7 |
| Bulgaria | 7 324 | 11 306 | 14 203 | 2 576 | 35 409 | 2.1 | -2.0 | 17.5 | 71.5 | 9.6 |
| Czech Republic | 22 304 | 22 017 | 5 007 | 986 | 50 315 | 5.7 | -19.3 | -35.2 | -10.0 | -12.0 |
| Denmark | 13 037 | 2 397 | 416 | 245 | 16 094 | 4.0 | 10.9 | -1.4 | -36.4 | 3.8 |
| Germany | 271 619 | 38 979 | 3 499 | 1 614 | 315 711 | 0.7 | -2.5 | 3.6 | -9.9 | 0.3 |
| Estonia | 1 792 | 2 815 | 1 610 | 499 | 6 716 | 17.6 | -4.0 | 18.3 | 11.6 | 7.2 |
| Ireland | 9 281 | 1 744 | 347 | 244 | 11 616 | 19.6 | 13.2 | -2.8 | 0.4 | 17.3 |
| Greece | 16 660 | 4 207 | 35 | 0 | 20 903 | 10.9 | -10.4 | -22.2 | 0.0 | 5.8 |
| Spain | 144 984 | 65 594 | 4 046 | 2 372 | 216 997 | 5.6 | 0.0 | -1.4 | -4.1 | 3.6 |
| France | 144 205 | 11 128 | 261 | 249 | 155 843 | 2.1 | -6.4 | -3.3 | 34.6 | 1.5 |
| Croatia | 3 986 | 4 939 | 2 360 | 52 | 11 337 | -1.7 | 12.0 | 20.8 | 173.7 | 8.6 |
| Italy | 100 282 | 11 553 | 300 | 502 | 112 637 | -3.7 | -4.6 | 50.0 | 23.3 | -3.6 |
| Cyprus | 684 | 19 | - | - | 703 | 24.8 | 26.7 | - | - | 24.9 |
| Latvia | 2 807 | 6 026 | 4 577 | 817 | 14 227 | 2.0 | -8.3 | -2.2 | 19.4 | -3.2 |
| Lithuania | 2 970 | 10 636 | 15 963 | 1 404 | 30 974 | 2.0 | 11.9 | 21.4 | 52.9 | 16.9 |
| Luxembourg | 1 192 | 2 922 | 3 468 | 1 741 | 9 324 | 8.1 | 8.3 | 3.5 | 2.7 | 5.4 |
| Hungary | 11 720 | 15 426 | 11 710 | 1 146 | 40 002 | 13.2 | 2.2 | -2.0 | 20.3 | 4.3 |
| Malta | : | : | : | : | : | : | : | : | : | : |
| Netherlands | 34 128 | 27 838 | 3 965 | 2 034 | 67 964 | 6.1 | -6.0 | -18.0 | -10.6 | -1.4 |
| Austria | 15 662 | 7 295 | 1 640 | 484 | 25 082 | 6.6 | -2.1 | -10.5 | 4.5 | 2.6 |
| Poland | 106 634 | 118 106 | 53 037 | 12 972 | 290 749 | 1.9 | 15.7 | 19.5 | 35.8 | 11.5 |
| Portugal | 10 382 | 16 694 | 6 493 | 1 308 | 34 877 | -3.8 | 14.0 | 24.9 | 9.1 | 9.6 |
| Romania | 13 140 | 16 133 | 15 864 | 3 038 | 48 176 | 8.9 | 10.7 | 49.2 | 73.1 | 23.5 |
| Slovenia | 2 134 | 8 341 | 7 296 | 936 | 18 707 | 3.1 | -1.2 | 10.1 | 22.4 | 4.5 |
| Slovakia | 5 697 | 15 115 | 13 879 | 1 447 | 36 139 | 8.6 | 7.4 | 7.5 | 10.5 | 7.7 |
| Finland | 24 577 | 1 641 | 369 | 249 | 26 837 | 14.7 | -32.1 | -14.2 | 19.7 | 9.6 |
| Sweden | 39 260 | 3 164 | 178 | 71 | 42 673 | 3.0 | -1.2 | 31.9 | 24.6 | 2.8 |
| United Kingdom | 170 304 | 5 971 | 152 | 251 | 176 678 | 12.2 | -10.0 | -48.8 | -4.2 | 11.2 |
| Norway | 18 507 | 2 417 | 4 | 4 | 20 932 | -9.6 | -7.6 | -81.8 | -89.2 | -9.5 |
| Switzerland | 10 138 | 1 483 | 295 | 217 | 12 134 | -2.2 | -17.0 | 139.8 | 26.9 | -2.5 |

Source: Eurostat (online data code: road_go_ta_tot)

Concernant l'évolution du coût du transport

Il n'existe pas de suivi statistique sur l'évolution du coût du transport par mode de transport au Luxembourg.

Selon le *Sixth Report on monitoring development of the rail market of the Commission* (6 February 2019), en ce qui concerne les niveaux de tarification des infrastructures entre 2013 et 2016, il n'y a eu pas de tendance claire à la hausse ou à la baisse pour le transport rail.

Contexte européen

La Commission européenne a renouvelé son objectif de rendre le report modal plus attractif par rapport au transport routier et a entrepris la révision du paquet mobilité II avec une volonté de supporter les mesures complémentaires de soutien économique au transport combiné par les Etats membres.

Au-delà des objectifs de report modal réaffirmés tant au niveau de la Commission européenne que dans les Etats membres, c'est avant tout un changement de culture qu'il faut accompagner et soutenir.

Un rapport sur l'avenir du transport ferroviaire remis en février 2018 par la Commission des Transports souligne la nécessité d'aider le rail⁴.

Les projets de connexions ferroviaires sont de plus en plus nombreux, un réseau européen est en train de se mettre en place, porté notamment par la dynamique des corridors ferroviaires. Pour garantir une offre ferroviaire et fluviale répondant au mieux aux besoins du marché, l'Europe et les Etats membres se doivent d'assurer des conditions de concurrence égales entre les différents modes de transport. Les faits tendent à démontrer le contraire, or, selon le baromètre 2018 de perception des chargeurs, 64% d'entre eux seraient prêts à opter pour le transport combiné si les prix étaient plus compétitifs.

Ainsi, au niveau des pays membres, des mesures sont prises afin de promouvoir le report modal et les subventions pour la promotion et le développement du transport ferroviaire et fluvial sont renouvelées en fonction des priorités et angles d'approche de chaque état. A titre d'exemples, il y a lieu de citer que :

- le 27 juillet 2018, l'Allemagne a annoncé une enveloppe de 500 MEUR sur la période 2018-2022 pour le soutien et la promotion du transport ferroviaire ;
- la France a annoncé la prolongation de son dispositif d'aide au coup de pince avec une possible extension de son périmètre, ainsi que la prolongation des aides d'Etat de 26 millions d'euros en faveur du transport fluvial (05/2017) et une enveloppe budgétaire pour les infrastructures ferroviaires ;
- l'Italie a annoncé en décembre 2017 le renouvellement de ses aides pour la région de Bolzano jusqu'en 2019 et également le financement du projet du port de Trieste visant à améliorer les infrastructures ferroviaires de Campo Marzio (09/2018) ;
- le Danemark a débloqué mi-2017 une aide de plus de 7 MEUR pour l'équipement en ETCS des locomotives et ce afin de pouvoir maintenir la compétitivité du transport ferroviaire dans le pays ;
- la Belgique a reconduit son modèle d'aide au transport combiné ainsi qu'au transport ferroviaire conventionnel.

Objectifs

Le développement des modes de transport alternatifs pour réduire les émissions CO2 est un défi national et européen.

Le régime d'aide a pour objectif de réduire le transport routier de marchandises en favorisant le rail et les voies navigables intérieures tout en incitant à passer du transport de marchandises par route à des modes à moindres émissions. Le transport intermodal recourt largement à des modes de transport – tels que le rail, les voies navigables intérieures et le transport maritime – qui génèrent moins d'externalités négatives (émissions, bruit et accidents).

Le transport multimodal constitue donc une vraie réponse à ce défi puisqu'il réduit les émissions de carbone en moyenne de 70% par rapport au transport routier (comparaison rail – route). En effet, pour l'exemple d'un trajet d'un UTI de 21t sur un trajet de 1.045 km entre Bettembourg et Le Boulou, la consommation en CO2 pour une semi-remorque transportée par la route se situe à quelque 1.800 kg CO2 tandis que celle d'une semi-remorque transportée par train s'élève à 250 kg CO2.

Le terminal Intermodal du Luxembourg (Bettembourg/Merttert), situé sur le Rail Freight Corridor 2 (North Sea-Mediterranean) et les axes de transport Nord-Sud et Est-Ouest, est idéalement positionné en tant que hub international pour la consolidation des flux de transport multimodaux à travers et au-delà de l'Europe. En effet, les relations de transport combiné le connectent avec les principales régions industrielles et les principaux ports de la mer du Nord, de la mer Baltique et de l'Europe méridionale.

L'objectif du hub multimodal de Bettembourg est d'augmenter les fréquences sur les trains existants afin de renforcer son positionnement concurrentiel vis-à-vis de la route et de convaincre les utilisateurs « tout-route » des bénéfices du transport multimodal (gains en temps de transit sur longue distance, optimisation du matériel roulant, économies de CO2, réduction des externalités, ...).

⁴ https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.02.15_Rapport-Avenir-du-transport-ferroviaire.pdf

Les projets de nouveaux trains sur l'Europe du Nord et de l'Est, objectifs prioritaires pour les 3 prochaines années, permettront de compléter l'offre existante et de positionner Bettembourg au centre d'un réseau, conditions sine qua non pour renforcer son attractivité. Les régions ciblées (Pologne, Lituanie, Scandinavie, Grande-Bretagne) sont cependant encore très fortement dominées par le transport routier et les efforts de compétitivité pour démarrer de nouveaux services seront conséquents. Il en est de même pour les projets extra-européens, et notamment le projet de connexion sur la Chine, pour lequel la compétitivité des services et l'attractivité des terminaux est un critère de décision clé des partenaires chinois.

Prolongation du régime d'aide

Le projet de loi sous rubrique constitue un projet de prolongation dudit régime d'aide existant à la promotion du transport combiné. Cette aide a été considérée par la Commission comme étant « compatible avec le marché intérieur en application de l'article 93 du TFUE » dans sa Décision 2015. La Commission y avait stipulé dans le point 48 de la section 2.8 que « A la fin de la période de validité du régime, les autorités luxembourgeoises procéderont à une évaluation du programme d'aide, et, sur cette base, prendront une décision quant à une éventuelle prolongation du régime ». Ce régime d'aide a pris fin le 31 décembre 2018 comme indiqué à l'article 19 de la loi de 2016.

Le nouveau régime serait d'application à partir du 1^{er} janvier 2019. Pour les opérations de transport après le 31 décembre 2018, aucun paiement n'a été fait sur la base de l'ancien régime d'aide. A partir du 1^{er} janvier 2019, le nouveau régime d'aide s'appliquera au transport combiné de fret qui aura lieu entre le 1^{er} janvier 2019 et le 31 décembre 2022. Le futur régime sera très similaire au régime approuvé par la Commission en 2015 ; aucune modification importante n'a été apportée au régime existant.

Durée

Tout comme le premier régime d'aide couvrant la période 2005-2018, la validité du régime d'aide à quatre ans est maintenue. Cette durée est appropriée pour pouvoir analyser les évolutions des flux subventionnés et les effets du régime d'aide ainsi que de tenir compte des développements et problématiques dans le secteur du transport combiné. Par un tel cycle de validité, une prolongation éventuelle du régime pourrait faire l'objet de certains ajustements nécessaires pour donner droit à l'évolution de la situation des transports combinés.

En raison de la procédure législative à accomplir pour chaque extension du régime d'aide, une durée plus courte serait moins appropriée. La prolongation proposée s'établirait donc sur la période 2019-2022.

Adaptations du régime d'aide

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.

La philosophie de base du régime d'aide futur, en ce compris les deux composants de l'aide, est identique au régime d'aide approuvé par la Commission dans la Décision 2015. La part variable couvre en effet les surcoûts liés à l'utilisation de l'infrastructure, tandis que la part fixe couvre le différentiel de coûts externes entre route et rail ou entre route et barge.

Les aides seront octroyées de la même manière que les aides octroyées suivant la Décision 2015. Ceci implique donc que dans les limites du budget prévu, la rentabilité ou le niveau de défaillance de marché ne seront pas des critères de sélection retenus par la nouvelle loi.

Compte tenu de l'importance croissante des transports routiers, la situation budgétaire sera vraisemblablement pareille dans les années à venir.

En tous cas, les aides continueront d'être octroyées en respectant les limites d'intensité suivant les principes de nécessité et de proportionnalité de l'aide.

Conclusion

Au vu de ce qui précède, il ressort que le renouvellement du modèle d'aides luxembourgeois est crucial. En premier lieu, ce régime contribuera à atteindre un objectif d'intérêt général, à savoir la réduction des émissions CO2. Le régime permettra par ailleurs à la fois de créer des conditions de concurrence équitable par rapport au transport routier mais également de s'assurer que le Luxembourg reste compétitif par rapport aux autres pays européens qui ont eux aussi des modèles d'aides en place pour soutenir le transfert modal et le développement des plateformes multimodales.

Le régime envisagé, qui prolonge un régime d'aide approuvé par la Commission, contient des aides d'Etat. Par notification électronique du 13 juillet 2018, le nouveau régime a dès lors été notifié sur base de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE.

Les conditions de l'article 4 du règlement (CE) n° 794/2004 sont remplies en ce qu'il s'agit d'une simple prolongation d'un régime d'aides existant (jusqu'à la fin de 2018) pour une période additionnelle de quatre ans, tout en restant, au niveau budgétaire, quasiment dans les limites de l'enveloppe du régime précédent. Sur cette base, il a été préconisé de recourir à la procédure de la notification simplifiée.

Le 8 juillet 2019 la Commission a décidé de ne pas soulever d'objections à une modification du régime d'aides existant au motif qu'elle est compatible avec le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

ad article 1^{er}

L'article 1^{er} 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 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 des aides en faveur du transport combiné fret ferroviaire et fluvial.

Les aides visent à faciliter le transport ferroviaire intérieur, international et fluvial d'UTI.

ad article 4

L'article 4 énumère les relations auxquelles l'aide au transport ferroviaire intérieur d'UTI peut être allouée. L'aide est octroyée selon les modalités prévues par les lignes directrices communautaires sur les aides d'Etat aux entreprises ferroviaires, telles qu'interprétées par la Commission européenne.

ad article 5

L'article 5 énumère tout service régulier international partant ou aboutissant à un terminal intermodal situé au Luxembourg qui peut faire l'objet d'une aide au transport ferroviaire et fluvial international d'UTI.

ad article 6

L'article 6 présente le calcul de l'aide en cas de transport combiné ferroviaire intérieur.

ad article 7

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

ad article 8

L'article 8 présente le calcul de l'aide en cas de transport combiné fluvial international.

ad article 9

L'article 9 contient les limites de l'aide.

Sur base de la présomption mentionnée au paragraphe 109, in fine, des lignes directrices communautaires sur les aides d'Etat aux entreprises ferroviaires, les premier et troisième paragraphes de l'article 9 de la loi de 2016, sont supprimés.

Sur base de l'expérience acquise dans la période 2015-2018, il s'est avéré très difficile, voire impossible, à vérifier ce critère. Les services compétents ne disposent pas des données nécessaires à faire cette vérification. Une des difficultés étant que ces données peuvent concerner des opérateurs qui ne sont pas établis au Luxembourg, et auxquelles les autorités luxembourgeoises n'ont donc pas accès. Les autorités luxembourgeoises notent par ailleurs que dans la période 2015-2018 et malgré les subventions, les relations sont largement restées déficitaires. Sur cette base il est prudent de partir du principe qu'il n'y a pas eu de détournement de flux pendant cette période.

ad article 10

L'article 10 décrit l'aide comme une subvention directe.

ad article 11

L'article 11 décrit la procédure de demande de l'aide.

Le 2e semestre ne sera évalué qu'après réception des chiffres définitifs de juillet à décembre. En raison de la clôture de l'exercice budgétaire vers le 15 mars, il est proposé d'insérer une deuxième date d'échéance dans la loi. Pendant cette période d'1 ½ mois, il sera donc procédé à l'évaluation du second semestre.

ad article 12

L'article 12 énumère les critères d'éligibilité au régime d'aide.

ad article 13

L'article 13 décrit la procédure d'octroi de l'aide.

ad article 14

L'article 14 décrit la procédure de contrôle de l'aide.

ad article 15

L'article 15 prévoit la procédure à respecter en cas de cessation ou de modification d'activité de l'opérateur bénéficiaire.

ad article 16

L'article 16 décrit les règles de cumul.

ad article 17

L'article 17 prévoit les dispositions à respecter en matière de documentation des aides octroyées.

ad article 18

L'article 18 contient des dispositions pénales.

ad article 19

L'article 19 prévoit une durée d'application de la présente loi jusqu'au 31 décembre 2022.

ad article 20

L'article 20 prévoit l'abrogation de la loi initiale du 26 mai 2016 relative à la promotion du transport combiné.

*

FICHE FINANCIERE

Le projet de loi se propose de soutenir le transport combine par rail et voie fluviale.

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 sur courte distance et des coûts de manutention additionnels spécifiques au transport combine.

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 présente programmation budgétaire :

| 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Total |
|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 11.000.000 € | 10.000.000 € | 11.000.000 € | 12.000.000 € | 44.000.000 € |

L'enveloppe totale du régime d'aide 2019-2022 s'élèverait ainsi à 44 millions d'euros, montant pratiquement identique à celui du régime d'aide de la période 2014-2018 (45 millions d'euros).

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

| | |
|--|--|
| Intitulé du projet : | Projet de loi relatif à la promotion du transport combiné |
| Ministère initiateur : | Ministère de la Mobilité et des Travaux publics |
| Auteur(s) : | Jeannot Poeker, Anouk Enschedé, Laurent Dahm |
| Téléphone : | 24784421 - 4426 et - 4943 |
| Courriel : | jeannot.poeker@tr.etat.lu; anouk.enschede@tr.etat.lu; laurent.dahm@tr.etat.lu |
| Objectif(s) du projet : | Promotion du transport combiné fret ferroviaire et fluvial |
| Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) : | / |
| Date : | 04/10/2019 |

Mieux légiférer

- Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui Non
Si oui, laquelle/lesquelles :
Remarques/Observations :
- Destinataires du projet :
 - Entreprises/Professions libérales : Oui Non
 - Citoyens : Oui Non
 - Administrations : Oui Non
- Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a.⁵

⁵ N.a. : non applicable.

(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 administrative¹ pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non
 Si oui, quel est le coût administratif² 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 personnel³ ? 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 ?

1 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.

2 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.).

3 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)

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 :

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 évaluation⁴ ? 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
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁵ ? 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

*

⁴ Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

⁵ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

**DEPECHE DE LA COMMISSION EUROPEENNE
AU REPRESENTANT PERMANENT AUPRES DE
L'UNION EUROPEENNE**

(8.7.2019)

Bruxelles, le 8.7.2019

C(2019) 5230 final

Objet: Aide d'Etat SA.51613 (2019/N) – Luxembourg
Prolongation du régime en faveur du transport combiné au Luxembourg

Excellence,

1. Procédure

(1) Par notification électronique du 13 juillet 2018, enregistrée à la Commission le même jour, les autorités luxembourgeoises ont notifié, conformément à l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, une prolongation du «régime luxembourgeois en faveur du transport combiné» existant (ci-après le «régime existant»). Ce dernier a été autorisé par la décision de la Commission du 3 juin 2015 dans l'affaire SA.38229 (2014/N) (ci-après la «décision initiale»)¹.

(2) Faisant suite aux demandes de la Commission, les autorités luxembourgeoises ont fourni des informations complémentaires par lettres des 30 janvier 2019, 24 avril 2019 et 12 juin 2019.

2. Description du régime existant

2.1. Description du régime

(3) Le régime existant, en vigueur jusqu'au 31.12.2018, visait à limiter les incidences environnementales, sanitaires et sociales du transport routier en encourageant le développement du transport combiné de marchandises sur le territoire du Luxembourg.

(4) Une description détaillée du régime existant figure dans la décision initiale².

2.2. Base juridique

(5) La base juridique de la mesure notifiée est l'avant-projet de loi relatif à la promotion du transport combiné. Ce dernier est fondé sur la loi du 26 mai 2016 relative à la promotion du transport combiné, telle que publiée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg du 2 juin 2016 (ci-après la «base juridique existante»).

(6) Le projet de loi introduit certaines clarifications, qui ne modifient pas fondamentalement la base juridique existante.

2.3. Durée et budget

(7) Le régime existant a été autorisé jusqu'au 31 décembre 2018 et portait sur la circulation de marchandises entre le 1^{er} janvier 2015 et le 31 décembre 2018. La durée de la mesure notifiée s'étendra du 1^{er} janvier 2019 au 31 décembre 2022.

¹ JO C 220 du 17.6.2016, p. 1.

² Voir notamment les sections 2.1 à 2.7.

(8) Le budget total alloué au régime existant s'élevait à 45 millions d'EUR. Les aides octroyées au titre du régime existant ont été dûment enregistrées par les autorités luxembourgeoises dans l'application «*State aid Reporting Interactive*» et n'ont pas excédé le budget alloué.

(9) Le budget total envisagé pour la mesure notifiée s'élève à 44 millions d'EUR.

(10) Les autorités luxembourgeoises confirment qu'aucune aide n'a été versée depuis le 31 décembre 2018. Elles s'engagent à n'appliquer le nouveau régime que lorsqu'il aura été autorisé par la Commission européenne.

3. Modifications du régime existant

(11) Les autorités luxembourgeoises ont l'intention:

- de prolonger la durée du régime existant de 4 ans. Le nouveau régime s'appliquera donc à la circulation de marchandises entre le 1^{er} janvier 2019 et le 31 décembre 2022;
- d'engager un budget de 44 millions d'EUR pour la durée prolongée, à savoir pour les années 2019, 2020, 2021 et 2022;
- de modifier la distance minimale depuis ou vers un terminal multimodal luxembourgeois de 150 km à 50 kilomètres, pour tout transport éligible par barge.

(12) Les autorités luxembourgeoises confirment que les modifications proposées sont nécessaires pour continuer d'améliorer la compétitivité du trafic intermodal. Par comparaison avec le trafic routier, le trafic intermodal est grevé de coûts supplémentaires dus, en premier lieu, au transfert modal et, en second lieu, au trafic supplémentaire en provenance et à destination des terminaux. En outre, la poursuite du soutien accordé est nécessaire pour réduire les externalités négatives liées au transport routier de marchandises, ce qui améliorera les incidences du transport routier sur l'environnement au Luxembourg.

(13) Les autorités luxembourgeoises expliquent par ailleurs que les justifications de la nécessité de la mesure d'aide mentionnées dans la décision initiale³ restent pertinentes et d'actualité, compte tenu de l'évolution du trafic de marchandises.

(14) Malgré la promotion du transport combiné au Luxembourg, la part du transport ferroviaire et fluvial dans le transport terrestre de marchandises a globalement diminué entre 2011 et 2016. À l'inverse, la part modale du transport routier a augmenté au cours de la même période, comme en témoignent les données par pays fournies ci-dessous⁴:

Tableau 1

| Mode de transport | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|-----------------------|------|------|------|------|------|------|
| Rail | 10,5 | 7,1 | 7,3 | 6,1 | 6,9 | 6,2 |
| Route | 78,4 | 84 | 82,2 | 85,5 | 85,4 | 87,9 |
| Navigation intérieure | 11,1 | 8,9 | 10,5 | 8,4 | 7,8 | 5,9 |

(15) En 2017, on constate que dans la répartition modale du transport de marchandises, le transport routier continue d'être clairement privilégié, surtout par comparaison avec la moyenne de l'UE⁵:

3 Voir section 3.2.2, considérants 64 à 70, de la décision initiale.

4 Source: Eurostat, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=tran_hv_frmod&lang=fr

5 Source: DG MOVE, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>

Tableau 2

| Répartition modale fondée sur les tonnes/kilomètres | Mode de transport | | | |
|--|-------------------|-------|--------------------------|---------------|
| | Rail | Route | Navigation intérieure | Canalisations |
| Année: 2017 | | | | |
| Luxembourg | 6,7 | 85,7 | 7,6 | 0,0 |
| EU 28 | 17,4 | 71,7 | 6,1 | 4,8 |

(16) En particulier, le transport routier de marchandises au Luxembourg a connu une croissance plus élevée que les autres moyens de transport au fil du temps, comme en témoigne le tableau ci-dessous (fourni par le Luxembourg sur la base des données d'Eurostat)⁶.

Tableau 3

Transport routier de marchandises par type de transport (en millions de tonnes-kilomètres)

| | 2016 | | | | | Growth rate 2015-2016 (%) | | | | |
|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------------|------------|-------------|------------|------------|
| | National | Intl. | Cross-trade | Cabotage | Total | National | Intl. | Cross-trade | Cabotage | Total |
| EU-28 | 1 195 573 | 441 566 | 171 798 | 38 610 | 1 847 555 | 3.9 | 2.4 | 11.8 | 20.8 | 4.5 |
| Belgium | 18 808 | 9 560 | 1 123 | 1 373 | 30 865 | -0.7 | -4.9 | -20.7 | 3.5 | -2.7 |
| Bulgaria | 7 324 | 11 306 | 14 203 | 2 576 | 35 409 | 2.1 | -2.0 | 17.5 | 71.5 | 9.6 |
| Czech Republic | 22 304 | 22 017 | 5 007 | 986 | 50 315 | 5.7 | -19.3 | -35.2 | -10.0 | -12.0 |
| Denmark | 13 037 | 2 397 | 416 | 245 | 16 094 | 4.0 | 10.9 | -1.4 | -36.4 | 3.8 |
| Germany | 271 619 | 38 979 | 3 499 | 1 614 | 315 711 | 0.7 | -2.5 | 3.6 | -9.9 | 0.3 |
| Estonia | 1 792 | 2 815 | 1 610 | 499 | 6 716 | 17.6 | -4.0 | 18.3 | 11.6 | 7.2 |
| Ireland | 9 281 | 1 744 | 347 | 244 | 11 616 | 19.6 | 13.2 | -2.8 | 0.4 | 17.3 |
| Greece | 16 660 | 4 207 | 35 | 0 | 20 903 | 10.9 | -10.4 | -22.2 | 0.0 | 5.8 |
| Spain | 144 984 | 65 594 | 4 046 | 2 372 | 216 997 | 5.6 | 0.0 | -1.4 | -4.1 | 3.6 |
| France | 144 205 | 11 128 | 261 | 249 | 155 843 | 2.1 | -6.4 | -3.3 | 34.6 | 1.5 |
| Croatia | 3 986 | 4 939 | 2 360 | 52 | 11 337 | -1.7 | 12.0 | 20.8 | 173.7 | 8.6 |
| Italy | 100 282 | 11 553 | 300 | 502 | 112 637 | -3.7 | -4.6 | 50.0 | 23.3 | -3.6 |
| Cyprus | 684 | 19 | - | - | 703 | 24.8 | 26.7 | - | - | 24.9 |
| Latvia | 2 807 | 6 026 | 4 577 | 817 | 14 227 | 2.0 | -8.3 | -2.2 | 19.4 | -3.2 |
| Lithuania | 2 970 | 10 636 | 15 963 | 1 404 | 30 974 | 2.0 | 11.9 | 21.4 | 52.9 | 16.9 |
| Luxembourg | 1 192 | 2 922 | 3 468 | 1 741 | 9 324 | 8.1 | 8.3 | 3.5 | 2.7 | 5.4 |
| Hungary | 11 720 | 15 426 | 11 710 | 1 146 | 40 002 | 13.2 | 2.2 | -2.0 | 20.3 | 4.3 |
| Malta | : | : | : | : | : | : | : | : | : | : |
| Netherlands | 34 128 | 27 838 | 3 965 | 2 034 | 67 964 | 6.1 | -6.0 | -18.0 | -10.6 | -1.4 |
| Austria | 15 662 | 7 295 | 1 640 | 484 | 25 082 | 6.6 | -2.1 | -10.5 | 4.5 | 2.6 |
| Poland | 106 634 | 118 106 | 53 037 | 12 972 | 290 749 | 1.9 | 15.7 | 19.5 | 35.8 | 11.5 |
| Portugal | 10 382 | 16 694 | 6 493 | 1 308 | 34 877 | -3.8 | 14.0 | 24.9 | 9.1 | 9.6 |
| Romania | 13 140 | 16 133 | 15 864 | 3 038 | 48 176 | 8.9 | 10.7 | 49.2 | 73.1 | 23.5 |
| Slovenia | 2 134 | 8 341 | 7 296 | 936 | 18 707 | 3.1 | -1.2 | 10.1 | 22.4 | 4.5 |
| Slovakia | 5 697 | 15 115 | 13 879 | 1 447 | 36 139 | 8.6 | 7.4 | 7.5 | 10.5 | 7.7 |
| Finland | 24 577 | 1 641 | 369 | 249 | 26 837 | 14.7 | -32.1 | -14.2 | 19.7 | 9.6 |
| Sweden | 39 260 | 3 164 | 178 | 71 | 42 673 | 3.0 | -1.2 | 31.9 | 24.6 | 2.8 |
| United Kingdom | 170 304 | 5 971 | 152 | 251 | 176 678 | 12.2 | -10.0 | -48.8 | -4.2 | 11.2 |
| Norway | 18 507 | 2 417 | 4 | 4 | 20 932 | -9.6 | -7.6 | -81.8 | -89.2 | -9.5 |
| Switzerland | 10 138 | 1 483 | 295 | 217 | 12 134 | -2.2 | -17.0 | 139.8 | 26.9 | -2.5 |

⁶ Le trafic tiers désigne le transport routier international entre deux pays différents effectué par un véhicule routier automobile enregistré dans un pays tiers.

(17) En 2016, le transport routier de marchandises en Europe a enregistré un taux de croissance de 4,6 % en tonnes-kilomètres (5,4% au Luxembourg). Le transport international entre pays tiers a augmenté de 12 % et le cabotage de 20 %. Le transport routier constitue toujours le moyen de transport privilégié par les chargeurs et les répartiteurs, avec une part modale supérieure à 75 %.

(18) Dans le même temps, les charges opérationnelles pour le transport ferroviaire sont en constante augmentation. Alors que les États membres européens se sont efforcés de limiter les coûts d'accès à l'infrastructure ferroviaire, les entreprises ferroviaires restent confrontées à des incertitudes quant à l'évolution future de ces redevances d'accès. En effet, il convient de trouver un équilibre entre le financement de l'entretien et du renouvellement des infrastructures, d'une part, et la préservation de la compétitivité du transport ferroviaire, d'autre part. Au Luxembourg, le coût d'un train/km a augmenté de 47 % entre 2012 et 2017 (et de 37 % pour les locomotives à traction électrique).

(19) Outre les coûts liés aux réseaux ferroviaires, l'application des normes imposées par la loi (dotation des locomotives d'un système ETCS, installation de freins silencieux sur les wagons, formation de conducteurs de locomotives, etc.) pèse fortement sur le calcul global des coûts du transport ferroviaire. Il n'y a pas d'éléments de comparaison équivalents de la même ampleur pour le transport routier.

(20) Pour conclure, le transport routier reste très compétitif dans la répartition globale des modes de transport lorsque les opérateurs logistiques mettent en commun leurs chaînes de transport au détriment du mode ferroviaire intermodal, qui exige des petits opérateurs locaux de marchandises qui prédominent au Luxembourg qu'ils procèdent à des changements organisationnels longs et coûteux.

(21) Compte tenu de ce qui précède, les autorités luxembourgeoises considèrent que les modifications du régime existant sont essentielles pour assurer des conditions durables pour les activités de transport combiné.

(22) Les autorités luxembourgeoises déclarent qu'aucune modification substantielle n'a été apportée au régime existant.

4. Engagements

(23) Les autorités luxembourgeoises s'engagent à ne pas accorder d'aide avant que la Commission ait adopté une décision finale dans la présente affaire.

(24) Les autorités luxembourgeoises s'engagent à appliquer les limitations imposées aux montant des aides conformément à la section 2.6 de la décision initiale.

(25) Les autorités luxembourgeoises s'engagent à présenter un rapport au terme de la période couverte par l'aide, concernant son incidence sur la politique des transports et sur l'environnement.

5. Appréciation de la mesure

5.1. Existence d'une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité

(26) La Commission confirme le raisonnement exposé à la section 3.1 (considérant 55) de la décision initiale, qui a conclu que le régime constituait une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

5.2. Légalité de l'aide au regard de l'article 108, paragraphe 3, du traité

(27) En notifiant la mesure avant de la mettre en œuvre, les autorités luxembourgeoises ont rempli leurs obligations en vertu de l'article 108, paragraphe 3, du traité.

5.3. *Compatibilité de l'aide avec le marché intérieur*

(28) La Commission avait apprécié et autorisé le régime d'aides existant sur la base de l'article 93 du TFUE, qui dispose notamment que «[s]ont compatibles avec les traités les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports» (considérants 56 à 58 de la décision initiale).

(29) L'article 93 du TFUE reste directement applicable comme base juridique pour établir la compatibilité des aides qui ne relèvent pas du règlement (CE) n° 1370/2007 et, en particulier, des aides à la coordination des transports de marchandises. Les règles d'application de l'article 93 du TFUE ont été énoncées à la section 6 des lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires⁷ (ci-après, les «lignes directrices concernant le transport ferroviaire»).

(30) Conformément à la pratique décisionnelle antérieure de la Commission⁸, les principes énoncés dans les lignes directrices concernant le transport ferroviaire pour la réduction des coûts externes continuent de s'appliquer lorsque les bénéficiaires directs du régime ne sont pas des entreprises ferroviaires.

(31) La Commission a donc évalué la compatibilité de la mesure notifiée avec le TFUE sur la base de l'article 93 du TFUE, à la lumière des dispositions relatives aux aides à la réduction des coûts externes des lignes directrices concernant le transport ferroviaire, points 101 à 112.

(32) La Commission constate ce qui suit:

- premièrement, la politique de l'UE en faveur du transport multimodal, telle que décrite aux considérants 59 à 63 de la décision initiale, n'a pas changé;
- deuxièmement, conformément au point 97 des lignes directrices concernant le transport ferroviaire, la durée du régime d'aides reste inférieure à la durée maximale de 5 ans. En outre, les autorités luxembourgeoises ont communiqué les résultats obtenus au cours de l'application du régime d'aides existant et ont expliqué que les objectifs qui sous-tendent la nécessité du renouvellement de la mesure d'aide, tels que décrits à la section 2.2 de la décision initiale, demeurent pertinents et d'actualité;
- troisièmement, le régime d'aides reste fondé sur les calculs effectués en 2012 par le Centre commun de recherche de la Commission pour différents modes de transport au Luxembourg⁹;
- quatrièmement, les modifications proposées sont sans incidence sur l'appréciation par la Commission de l'existence d'une aide établie par sa décision initiale. Elles ne modifieront pas non plus l'appréciation, par la Commission, de la compatibilité de la mesure avec l'article 93 du TFUE, qui figure dans la même décision. En particulier, la Commission considère toujours que la mesure est proportionnée.

(33) Sur cette base, la Commission considère que la mesure est toujours proportionnée dans la mesure où elle prévoit un certain nombre de garde-fous garantissant que toute aide est limitée à ce qui

⁷ JO C 184 du 22.7.2008, p. 13.

⁸ Décision de la Commission du 29 avril 2016 dans l'affaire SA.41033 (2016/N), Italie – Régime d'aides en faveur du transport intégré dans la province de Trente (JO C 220 du 17.6.2016, p. 2), décision de la Commission du 26 mai 2015 dans l'affaire SA.40404 (2014/N), France & SA.39606 (2015/N), Italie - Régime d'aide au service transitoire d'autoroute ferroviaire alpine (JO 66 du 19.2.2016, p. 2); décision de la Commission du 13 juin 2014 dans l'affaire SA.38152 (2014/N), Italie – Aide en faveur du transport ferroviaire de marchandises dans la région d'Émilie-Romagne (JO C 282 du 22.8.2014, p. 23); décision de la Commission du 16 décembre 2011 dans l'affaire SA.32603 (2011/N), Italie – Régime de subventions «Ferbonus» en faveur du transport combiné (JO C 88 du 24.3.2012, p. 1).

⁹ Et sur la méthodologie sous-jacente présentée dans un manuel sur l'estimation des coûts externes dans le secteur des transports, publié par la Commission européenne: (http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en). Cela englobe les données du modèle TREMOVE, un modèle de transport à l'échelle de l'UE utilisé comme modèle d'évaluation des politiques, destiné à étudier les effets des différentes politiques de transport et d'environnement sur le secteur des transports. Le modèle donne une estimation de la demande de transport, des transferts modaux, des décisions de renouvellement et de mise à la casse des stocks de véhicules, ainsi que des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et du niveau de bien-être, pour des politiques telles que la tarification routière, la tarification des transports publics, les normes d'émission, les subventions pour des véhicules plus propres, etc. Pour plus de détails, voir <http://www.tremove.org>.

est nécessaire pour la réalisation des objectifs et que les modifications notifiées sont compatibles avec le marché intérieur en vertu de l'article 93 du TFUE.

(34) Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission confirme le raisonnement exposé aux considérants 76, 79, 81 et 85 de la décision initiale, selon lequel l'aide contribue à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun, est nécessaire et proportionnée à cet objectif, est accordée à des conditions non discriminatoires, est transparente et limitée dans le temps et ne fausse pas la concurrence dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

6. Conclusion

(35) En conséquence, la Commission a décidé de ne pas soulever d'objections à une modification du régime d'aides existant au motif qu'elle est compatible avec le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

(36) La Commission rappelle aux autorités luxembourgeoises que, conformément à l'article 108, paragraphe 3, du traité, tout projet de refinancement ou de modification d'un régime d'aides doit lui être notifié.

(37) La Commission rappelle en outre aux autorités luxembourgeoises leur engagement à présenter un rapport au terme de la période couverte par l'aide, en ce qui concerne son incidence sur la politique des transports et sur l'environnement, comme décrit au considérant (23) ci-dessus.

Dans le cas où la présente lettre contiendrait des éléments confidentiels qui ne doivent pas être divulgués à des tiers, vous êtes invité à en informer la Commission, dans un délai de quinze jours ouvrables à compter de la date de sa réception. Si la Commission ne reçoit pas de demande motivée à cet effet dans le délai prescrit, elle considérera que vous acceptez la publication du texte intégral de la lettre dans la langue faisant foi à l'adresse internet suivante: <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Cette demande devra être envoyée par courriel à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffes des aides d'État
1049 Bruxelles
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Veuillez croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de ma haute considération.

Par la Commission
Margrethe VESTAGER
Membre de la Commission

*

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL N°36/19
du Conseil de Gouvernement du 8 novembre 2019
approuvé dans la séance du 15 novembre 2019

3. Avant-projet de loi relative à la promotion du transport combiné. (MOBTP 62/2019)

M. le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics saisit le Conseil de l'avant-projet de loi sous rubrique ayant trait à la promotion du transport combiné.

Le développement de modes de transport alternatifs à la route, en particulier sur les axes de trafics massifiés constitue un enjeu majeur de la politique des transports en Europe.

Dans cet esprit, la Commission européenne a renouvelé son objectif de rendre le report modal plus attractif par rapport au transport routier et a entrepris la révision du paquet mobilité II avec une volonté de soutenir les mesures complémentaires de soutien économique au transport combiné par les Etats membres.

Au-delà des objectifs de report modal réaffirmés tant au niveau de la Commission européenne que dans les Etats membres, c'est avant tout un changement de culture qu'il faut accompagner et soutenir. Un rapport sur l'avenir du transport ferroviaire remis en février 2018 par la Commission des Transports souligne la nécessité d'aider le rail.

Les projets de connexions ferroviaires sont de plus en plus nombreux, un réseau européen est en train de se mettre en place, porté notamment par la dynamique des corridors ferroviaires. Pour garantir une offre ferroviaire et fluviale répondant au mieux aux besoins du marché, l'Europe et les Etats membres se doivent d'assurer des conditions de concurrence égales entre les différents modes de transport. Les faits tendent à démontrer le contraire, or, selon le baromètre 2018 de perception des chargeurs, 64% d'entre eux seraient prêts à opter pour le transport combiné si les prix étaient plus compétitifs.

Ainsi, au niveau des pays membres, des mesures sont prises afin de promouvoir le report modal et les subventions pour la promotion et le développement du transport ferroviaire et fluvial sont renouvelées en fonction des priorités et angles d'approche de chaque état.

Soucieux de développer des modes de transport alternatifs à la route et dans le but d'encourager le développement d'offres co-modales par chemin de fer et/ou par voie navigable par rapport au recours au seul transport routier, le Luxembourg avait pris l'initiative en 2015 de créer un régime d'aides s'inscrivant dans cette logique de la politique européenne des transports qui respecte davantage les exigences d'une politique globale du développement durable.

L'avant-projet de loi sous rubrique constitue un projet de prolongation dudit régime d'aide existant à la promotion du transport combiné. Cette aide a été considérée par la Commission comme étant « compatible avec le marché intérieur en application de l'article 93 du TFUE » dans sa Décision SA.38229 – Luxembourg (« Décision 2015 »). Dans la Décision 2015, la Commission avait stipulé dans le point 48 de la section 2.8 que « à la fin de la période de validité du régime, les autorités luxembourgeoises procéderont à une évaluation du programme d'aide, et, sur cette base, prendront une décision quant à une éventuelle prolongation du régime ». Ce régime d'aide a pris fin le 31 décembre 2018 comme indiqué à l'article 19 de la loi du 20 mai 2016 relative à la promotion du transport combiné.

Le nouveau régime serait d'application à partir du 1^{er} janvier 2019. Pour les opérations de transport après le 31 décembre 2018, aucun paiement n'a été fait sur la base de l'ancien régime d'aide. A partir du 1^{er} janvier 2019, le nouveau régime d'aide s'appliquera au transport combiné de fret qui aura lieu entre le 1^{er} janvier 2019 et le 31 décembre 2022. Le futur régime sera très similaire au régime approuvé par la Commission en 2015 ; aucune modification importante n'a été apportée au régime existant.

Tout comme le premier régime d'aide couvrant la période 2005-2018, la validité du régime d'aide à quatre ans est maintenue. En raison de la procédure législative à accomplir pour chaque extension du régime d'aide, une durée plus courte serait moins appropriée. La prolongation proposée s'établirait donc sur la période 2019-2022.

Les aides seront octroyées de la même manière que les aides octroyées suivant la Décision 2015. Ceci implique donc que dans les limites du budget prévu, la rentabilité ou le niveau de défaillance de marché ne seront pas des critères de sélection retenus par la nouvelle loi.

Compte tenu de l'importance croissante des transports routiers, la situation budgétaire sera vraisemblablement pareille dans les années à venir.

En tous cas, les aides continueront d'être octroyées en respectant les limites d'intensité suivant les principes de nécessité et de proportionnalité de l'aide.

Le renouvellement du modèle d'aides luxembourgeois est crucial. En premier lieu, ce régime contribuera à atteindre un objectif d'intérêt général, à savoir la réduction des émissions de CO₂. Le régime permettra par ailleurs à la fois de créer des conditions de concurrence équitable par rapport au transport routier mais également de s'assurer que le Luxembourg reste compétitif par rapport aux autres pays européens qui ont eux aussi des modèles d'aides en place pour soutenir le transfert modal et le développement des plateformes multimodales.

Le régime envisagé, qui prolonge un régime d'aide approuvé par la Commission, contient des aides d'Etat. Par notification électronique du 13 juillet 2018, le nouveau régime a dès lors été notifié sur base de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE.

Les conditions de l'article 4 du règlement (CE) n° 794/2004 sont remplies en ce qu'il s'agit d'une simple prolongation d'un régime d'aides existant (jusqu'à la fin de 2018) pour une période additionnelle de quatre ans, tout en restant, au niveau budgétaire, quasiment dans les limites de l'enveloppe du régime précédent. Sur cette base, il a été préconisé de recourir à la procédure de la notification simplifiée.

Le 8 juillet 2019, la Commission a décidé de ne pas soulever d'objections à une modification du régime d'aides existant au motif qu'elle est compatible avec le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Le Conseil marque son accord avec le texte de l'avant-projet de loi sous rubrique qui sera maintenant introduit dans la procédure législative.

Pour extrait conforme

Jacques THILL

*Secrétaire général
du Conseil de Gouvernement*

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7520/01

N° 7520¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI**relatif à la promotion du transport combiné**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

(3.2.2020)

Monsieur le Ministre,

En votre qualité de Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, vous avez déposé le 27 janvier 2020 à la Chambre des Députés, un projet de loi relatif à la promotion du transport combiné portant le numéro 7520.

L'objectif de ce texte est de rendre le report modal, en l'occurrence le transport combiné de fret en train et bateau, plus attractif par rapport au transport routier. Le projet reprend le contenu du texte relatif au régime d'aides de 2015, qui a pris fin le 31 décembre 2018. Le volet fluvial sera d'ailleurs amélioré par un assouplissement de la condition relative à la distance pour rendre éligible le régime d'aides.

L'objectif affiché par le Gouvernement, dans son exposé des motifs accompagnant le projet de loi, vise le développement des modes de transport alternatifs et la réduction du transport routier de marchandises en favorisant le rail et les voies navigables.

La Chambre des salariés approuve cette démarche et salue la prolongation de ce régime d'aides. Toutefois, notre Chambre souhaiterait souligner le fait que la promotion du seul transport combiné de fret ne peut pas être suffisant, il faut également promouvoir le transport ferroviaire en général. Une politique ambitieuse favorisant le transport par rail aura pour effet de réduire les émissions nocives pour l'environnement et la santé des personnes, et contribuera à la décongestion du trafic sur nos routes.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le Vice-Premier Ministre, en l'assurance de notre très haute considération.

Pour la Chambre des salariés,

Le Directeur,
Sylvain HOFFMANN

La Présidente,
Nora BACK

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7520/02

N° 7520²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI

relatif à la promotion du transport combiné

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(26.5.2020)

Le projet de loi sous avis a pour objet de mettre en place un régime d'aide en faveur du transport combiné¹ ferroviaire et fluvial de marchandises pour la période allant du 1^{er} janvier 2019 jusqu'au 31 décembre 2022². Un tel régime d'aide était déjà prévu par la loi du 26 mai 2016 relative à la promotion du transport combiné³, mais ce dernier prenait fin au 31 décembre 2018⁴. Le projet de loi sous avis constitue ainsi une prolongation de l'ancien régime d'aide à la promotion du transport combiné.

En bref

- La Chambre de Commerce plaide en faveur d'une organisation durable et complémentaire du système de transport ainsi que de conditions de concurrence équitables entre les différents modes de transport de marchandises.
- La Chambre de Commerce plaide en faveur de la mise en place d'un suivi statistique de l'évolution des coûts par mode de transport de fret au Luxembourg.
- La Chambre de Commerce soutient le régime d'aide faisant l'objet du présent projet de loi, reconnaissant le fait que le transport de marchandises devra converger vers une multimodalité accrue.
- La Chambre de Commerce invite les autorités à accroître les capacités du réseau ferré et à entretenir un dialogue continu avec les entreprises du secteur maritime en raison des défis structurels futurs qui pourraient se présenter.

D'après l'article 1 du projet de loi sous avis, et en cas de conformité aux critères d'éligibilité et aux conditions particulières d'éligibilité, le présent projet de loi s'adresse à tous les opérateurs⁵ situés sur le territoire d'un Etat membre de l'Union européenne (UE) et qui acheminent des unités de transport intermodal⁶ (ci-après les « UTI ») par chemin de fer ou par barge.

D'après l'exposé des motifs, à travers la prolongation du régime d'aide, le projet de loi sous avis poursuit en premier lieu l'objectif d'établir des conditions de concurrence plus équitables entre les

1 Jusqu'à présent, la législation luxembourgeoise ne prévoit pas de définition officielle pour le « transport combiné ». Or d'après la définition retenue par le Ministère de la Transition écologique et solidaire en France, « *le transport combiné vise à utiliser le fer ou la voie d'eau pour transporter des marchandises en conteneur, acheminées ensuite par camions pour les derniers kilomètres. Ce transport intermodal offre une logistique sobre en énergie, de report modal. Il est pertinent sur longue distance.* ».

2 Pour l'année de démarrage (2019) du régime d'aide, les opérateurs peuvent ainsi 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, conformément à l'article 11 du projet de loi sous avis.

3 Loi du 26 mai 2016 relatif à la promotion du transport combiné (Mémorial A – N°98 du 2 juin 2016)

4 L'ancien régime était d'application du 1^{er} janvier 2015 jusqu'au 31 décembre 2018.

5 Par opérateur, on entend dans le projet de loi sous avis : « *Entreprise ou groupement d'entreprises qui supporte, conformément aux articles 4 et 5, sur le maillon central de transport entre terminaux intermodaux, le risque financier d'organiser un service ferroviaire ou fluvial complet dans une chaîne de transport combiné* ».

6 Par UTI, on entend dans le projet de loi sous avis : « *tout conteneur terrestre ou maritime, toute caisse mobile ou toute semi-remorque ayant une capacité de transport équivalant à au moins 1 TEU (Twenty foot equivalent unit)* ».

différents modes de transport de marchandises, le tout pour réduire les émissions de CO₂ à travers la promotion du développement des modes de transport alternatifs à la route. En deuxième lieu, dans une perspective de long terme, le projet de loi n°7520 vise également à favoriser la position centrale et stratégique du Luxembourg en Europe pour le transport de fret, étant donné qu'il vise indirectement à promouvoir les 2 seules plateformes multimodales qui existent au Grand-Duché, à savoir le site multimodal de Bettembourg-Dudelange ainsi que le site tri-modal du port de Mertert⁷.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

De façon générale, la Chambre de Commerce estime que le domaine du transport est d'une importance cruciale pour le Grand-Duché. En rendant possible les échanges commerciaux, qu'ils soient nationaux ou internationaux, ainsi que la mobilité des personnes, le transport constitue en effet un **facteur de développement économique essentiel** pour le Luxembourg, notamment en raison du dynamisme de sa petite économie très ouverte qui dépend directement du commerce extérieur et des travailleurs non-résidents, ces derniers représentant plus de 45% de l'emploi salarié intérieur du Grand-Duché en 2019.

D'après l'étude « Troisième Révolution Industrielle (TIR) », sur le **plan environnemental**, 64% des émissions de gaz à effet de serre sont imputables à la consommation énergétique du transport au Luxembourg, faisant de ce secteur des transports un des leviers d'action les plus impactant pour respecter l'objectif de l'Accord de Paris.

Concernant la **mobilité et le transport des personnes**, c'est également dans cet esprit que la Chambre de Commerce a salué en 2019 la répartition spatiale du futur développement urbain arrêtée par les projets de plans directeurs sectoriels⁸. Ces derniers prévoient notamment la convergence vers une structure territoriale caractérisée par un niveau d'adéquation spatiale accru entre la répartition des lieux d'habitation et celle des lieux de travail à l'échelle du territoire national, et ce afin de réduire la **dépendance à l'automobile des résidents via une réduction significative des distances à parcourir lors des déplacements domicile-travail**. Outre le regroupement des fonctions « logement », « travail » et « commerce » dans l'espace, les projets de plans directeurs sectoriels prévoient également un nombre conséquent de projets d'infrastructure de transport collectif ainsi que des projets de parkings « park & ride » et des pôles d'échanges, le tout pour faire converger le **transport des personnes** vers une plus grande multimodalité. Finalement, le projet de plan directeur sectoriel « transport » est également de nature à prévoir des infrastructures additionnelles pour les modes de déplacement de la mobilité active⁹, puisqu'il prévoit 17 projets de pistes cyclables nationales à l'échelle du territoire.

La Chambre de Commerce ne peut que saluer ces efforts d'orientation de la mobilité par l'aménagement du territoire et surtout les efforts de promotion de la **mobilité active** pour le **transport des personnes**, sachant que les modes de déplacement de la mobilité active ne se prêtent guère au transport de marchandises.

Concernant les perspectives d'organisation du transport de marchandises

Comme évoqué ci-dessus, le **transport de marchandises** constitue un secteur crucial pour l'internationalisation des entreprises luxembourgeoises. Par conséquent, la Chambre de Commerce plaide en faveur d'une **organisation durable et complémentaire** du système de transport de marchandises ainsi que de conditions de concurrence équitables entre les différentes modes que sont le transport routier, le transport aérien, le transport ferroviaire ainsi que les transports fluvial et maritime. Alors que les

⁷ D'après l'article 12 du projet de loi sous avis, afin d'être éligible au régime d'aide, il faudra en effet que « le transport combiné concerne des UTI faisant l'objet de transbordement dans un terminal intermodal situé au Luxembourg ». Pour être éligible, il faudra donc qu'un opérateur de transport combiné utilise un point intermodal comme le port de Mertert et/ou le terminal de transbordement de Bettembourg-Dudelange en tant que point de départ ou d'arrivée de la rupture de charge et du calcul de la subvention.

⁸ Lien vers l'avis de la Chambre de Commerce relatif aux projets de règlements grand-ducaux qui ont pour objet de rendre obligatoire les plans directeurs sectoriels (PDS) « logement », « paysages », « transports » et « zones d'activités économiques ».

⁹ Par « mobilité active », on entend toutes les formes de mobilité qui nécessitent une activité physique. Les plus courantes sont le vélo (éventuellement avec assistance électrique) et la marche.

différentes modes de transport font chacun face à des défis spécifiques propres, la Chambre de Commerce considère qu'avec la mondialisation croissante des échanges, tous les modes sont également de plus en plus interdépendants.

Alors que le **transport de fret aérien** se démarque surtout par la vitesse de ses services à l'échelle mondiale, c'est en revanche toujours le **transport de marchandises par la route** qui reste aujourd'hui le mode le plus privilégié à l'échelle de l'UE. Cette prédominance s'explique surtout par sa capacité à desservir des grandes parties des territoires des Etats membres dans des délais relativement courts, notamment en raison des réseaux (auto)routiers étendus. Malgré ces avantages, il n'en reste pas moins qu'il s'agit de 2 modes de transport caractérisés par des émissions considérables de gaz à effet de serre. Afin de soutenir davantage la transition écologique de ces 2 secteurs, et dans la continuité des analyses du Conseil Economique et Social (CES)¹⁰, la Chambre de Commerce considère ainsi qu'il est important, d'une part, de stimuler les investissements nécessaires à la production de carburants durables dans le domaine de l'aviation, mais également, d'autre part, d'accélérer le déploiement d'installations de ravitaillement¹¹ en carburants alternatifs¹² pour le transport routier afin d'accélérer sa décarbonisation.

Alors que l'adoption progressive de carburants durables de substitution dans le domaine du **transport routier** touche à la question des émissions de carbone, la Chambre de Commerce considère cependant, en ligne avec l'étude TIR, que cette transition ne sera pas de nature à résoudre le problème croissant de la congestion des réseaux (auto)routiers.

Pour cette raison, dans une perspective de durabilité de l'organisation des transports, la Chambre de Commerce reconnaît la nécessité de faire **converger le transport de marchandises vers une plus grande multimodalité**, notamment en créant un transfert modal de la route vers d'autres modes de transport à moindres émissions, tels que **les voies navigables intérieures** ou encore **le rail**. Dans ce contexte, par rapport au **transport routier de marchandises sur des distances supérieures à 300 km**, l'UE¹³ s'est d'ailleurs fixée comme objectif de faire passer 30% de ces opérations de transport vers d'autres modes de transport tels que le chemin de fer ou la navigation à l'horizon 2030.

En revanche, force est de constater que la part relative du transport routier de marchandises dans les transports intérieurs de l'UE27 n'a pas baissé sur la période 2010-2017, contrairement à l'objectif communautaire précité (cf. tableau n°1).

Tableau n°1 : Evolution de la répartition modale du transport de fret pour les transports intérieurs (% du total des tonnes-km de fret intérieur)

| | Mode de transport | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|------|------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| UE27 | Chemins de fer | 18 | 19,2 | 19,1 | 18,7 | 18,8 | 18,8 | 18,2 | 17,9 |
| | Routes | 74,6 | 74 | 73,5 | 73,9 | 73,9 | 74,2 | 75 | 75,6 |
| | Voies navigables intérieures | 7,4 | 6,8 | 7,4 | 7,4 | 7,3 | 7 | 6,8 | 6,5 |
| LUX | Chemins de fer | 11,6 | 10,5 | 7,1 | 7,3 | 6,1 | 6,7 | 6,2 | 6,3 |
| | Routes | 75,5 | 78,4 | 84 | 82,2 | 85,5 | 85,8 | 87,9 | 87,9 |
| | Voies navigables intérieures | 12,9 | 11,1 | 8,9 | 10,5 | 8,4 | 7,6 | 5,9 | 5,8 |

Source : Eurostat (Code : tran_hv_fmmod)

10 Conseil Economique et Social (2019), « Perspectives économiques sectorielles à moyen et long termes dans une optique de durabilité – le transport de marchandises et le secteur de la logistique au Luxembourg », avis du 27 juin 2019.

11 Pour l'année 2015, dans le contexte du « Cadre d'action national pour infrastructures à carburants alternatifs dans le secteur des transports » du 31 octobre 2016, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures notait que le Luxembourg ne disposait d'aucune infrastructure de ravitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), et qu'il n'existait aucun point de ravitaillement en hydrogène au Grand-Duché qui était ouvert au public.

12 A savoir des carburants ou sources d'énergie qui servent, au moins partiellement, de substituts aux carburants fossiles dans l'approvisionnement énergétique des transports et qui peuvent contribuer à la décarbonisation de ces derniers.

13 COM(2011) 144 final, Livre Blanc « Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources ».

D'après les données d'Eurostat, ce constat reste d'ailleurs également valable pour le Grand-Duché, où les parts relatives du **transport ferroviaire** (baisse de 11,6% à 6,3%) et du **transport fluvial** (baisse de 12,9% à 5,8%) ont connu une évolution encore beaucoup moins flatteuse qu'à l'échelle de l'UE27 sur la période précitée.

Tableau n°2 : Evolution du nombre de trains¹⁴ de fret circulant sur le territoire national et du nombre de bateaux à marchandises éclusés à Grevenmacher (2010-2018)

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Trains – Trafic inférieur ¹⁵ | 21.856 | 20.414 | 15.831 | 14.200 | 14.230 | 13.198 | 11.322 | 11.338 | 11.211 |
| Trains – Trafic international ¹⁶ | 17.209 | 16.271 | 13.375 | 12.438 | 11.554 | 11.428 | 10.729 | 11.913 | 12.466 |
| Exportation | 8.404 | 8.003 | 6.773 | 6.255 | 5.647 | 5.672 | 5.407 | 5.807 | 5.946 |
| Importations | 8.805 | 8.268 | 6.602 | 6.183 | 5.907 | 5.756 | 5.322 | 6.106 | 6.520 |
| Trains – Transit | 2.295 | 2.719 | 1.191 | 1.456 | 2.144 | 2.507 | 2.259 | 4.358 | 2.894 |
| TOTAL | 41.360 | 39.404 | 30.397 | 28.094 | 27.928 | 27.133 | 24.310 | 27.609 | 26.571 |
| Bateaux à marchandises | 8.946 | 7.597 | 7.358 | 7.565 | 7.349 | 6.827 | 5.746 | 5.806 | N.D |

Source : Conseil Economique et Social (2019), « Perspectives économiques sectorielles à moyen et long termes dans une optique de durabilité - le transport de marchandises et le secteur de la logistique au Luxembourg », avis du 27 juin 2019.

Cette tendance – contraire aux objectifs – a également été récemment thématisée par le Conseil Economique et Social (cf. tableau n°2). Ainsi, les données recueillies dans le cadre de ses analyses démontrent que le nombre total de trains de fret circulant sur le territoire a baissé d'environ 36% sur la période indiquée, une évolution qui s'explique en grande partie par une baisse considérable qui a été enregistrée au niveau du trafic intérieur des trains. En même temps, le transport fluvial de marchandises, recensé au niveau de l'écluse de Grevenmacher¹⁷, a également connu une période difficile au Luxembourg, le nombre de bateaux à marchandises ayant baissé d'environ 35% entre 2010 et 2017.

D'après l'exposé des motifs du projet de loi sous avis, cette dégradation de l'activité liée au transport ferroviaire et fluvial de marchandises serait en grande partie une résultante du **manque de compétitivité-coût** (sur des distances inférieures à 300 km) de ces modes vis-à-vis du transport routier. Ces prix moins compétitifs s'expliqueraient, d'une part, par les nombreux leviers de compétitivité en termes d'offre de prix dont disposent les transporteurs routiers, mais également, d'autre part, par **l'organisation du transport combiné ferroviaire et fluvial** de marchandises qui se traduit structurellement par des coûts opérationnels plus élevés, en raison des ruptures de charge et des coûts de transbordements importants.

La Chambre de Commerce note que, d'après l'Agence européenne pour l'environnement¹⁸, il n'existe pas de bases de données exhaustives et harmonisées sur l'évolution des coûts de transport de marchandises selon le mode en Europe. De surcroît, la Chambre de Commerce s'étonne qu'il n'existe pas encore de suivi statistique sur l'évolution des coûts par mode de transport au Luxembourg¹⁹, et elle ne peut qu'encourager la mise en place d'un tel monitoring des coûts, étant donné que ceci permettrait aux autorités publiques de s'appuyer sur des meilleures informations statistiques lors de toute prise de décision ultérieure.

La Chambre de Commerce soutient le régime d'aide faisant l'objet du présent projet de loi qui vise à promouvoir **l'attractivité des services de transport combiné ferroviaire et fluvial**. Cependant, elle tient également à souligner que le manque de **compétitivité-coût** ne peut, à ses yeux, expliquer qu'une

14 Les sociétés ferroviaires de fret prises en compte dans le tableau sont : CFL Cargo, SNCF Fret, SIBELIT et LINEAS.

15 C'est-à-dire des trains ayant été chargés et déchargés au Luxembourg.

16 C'est-à-dire soit des trains ayant été chargés au Luxembourg et déchargés hors du Luxembourg (Exportation), soit le cas inverse (Importation).

17 Au Grand-Duché, le transport fluvial de marchandises s'effectue exclusivement sur la Moselle.

18 Voir : <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/real-change-in-transport-prices/assessment-2>

19 Conformément aux indications du projet de loi sous avis.

partie des baisses enregistrées au niveau du transport ferroviaire et fluvial de marchandises au Grand-Duché durant les dernières années (cf. tableau n°1 et tableau n°2).

D'après les analyses du Conseil Economique et Social (CES)²⁰, les baisses au niveau du transport ferroviaire et fluvial seraient ainsi en premier lieu imputables à des diminutions d'activités dans certaines **branches industrielles** enregistrées au Luxembourg pendant les 10 dernières années, mais aussi, pour le transport fluvial, aux mauvaises récoltes céréalières en 2016 et 2017. Le transport par voies navigables au Luxembourg a d'ailleurs été directement impacté par certaines **restructurations économiques et énergétiques** qui se sont produites dans la Grand-Région, en l'occurrence la fin de l'extraction de charbon dans la Sarre (2012) ainsi que la fermeture de certaines centrales électriques, qui fonctionnaient au charbon, en France ainsi qu'en Allemagne.

De plus, il semblerait que le **transport ferroviaire et le transport fluvial** ont également dû faire face à d'autres défis, spécifiques à chaque mode de transport. Ainsi, le long phénomène des basses eaux qui a touché le Rhin en 2018 a directement impacté les niveaux d'eau de la Moselle, ce qui s'est traduit par des baisses considérables du degré de chargement (maximal) des bateaux à marchandises. Dans le sillage de la croissance très forte du nombre de passagers ayant recours aux trains, chiffre qui est passé de 14,1 à 22,9 millions par an entre 2005 et 2017 d'après la documentation relative à la stratégie MODU 2.0²¹, le transport ferroviaire de marchandises a quant à lui dû faire face à des contraintes de saturation accrues des réseaux, surtout étant donné que le transport de personnes bénéficie d'une priorité absolue.

Au vu des considérations énoncées *supra*, la Chambre de Commerce ne peut donc qu'inviter les autorités à accroître les **capacités du réseau ferré** dans les meilleurs délais, notamment à travers une réalisation accélérée des projets d'infrastructures ferroviaires prévus dans le projet de plan directeur sectoriel « transports ». De plus, et si les phénomènes des basses eaux sur le Rhin étaient de nature à s'amplifier sous l'effet du changement climatique, la Chambre de Commerce préconise également que les autorités entretiennent un **dialogue continu** avec les entreprises issues du secteur maritime au Luxembourg, le tout pour adresser conjointement les défis structurels éventuels qui découleraient d'un tel scénario.

Concernant le bilan de l'ancien régime d'aide (2015-2018)

Dans une communication de la Commission européenne par rapport à l'ancien régime d'aide²², cette dernière indiquait dans le point 48 de la section 2.8 que : « *À la fin de la période de validité du régime, les autorités luxembourgeoises procéderont à une évaluation du programme d'aide et, sur cette base, prendront une décision quant à une éventuelle prolongation du régime* ».

En ligne avec ces propos, la Chambre de Commerce note qu'une brève analyse chiffrée de l'ancien régime d'aide a été jointe à l'exposé des motifs du projet de loi sous avis. Les détails des montants versés au titre d'aides ont ainsi été dévoilés, ce que la Chambre de Commerce ne peut que saluer pour des raisons évidentes de transparence (cf. tableau n°3).

Tableau n°3 : Evolution des montants d'aides versées aux différents opérateurs (EUR)

| Opérateur/Bénéficiaire | 2015 Aide versée | 2016 Aide versée | 2017 Aide versée | 2018 Aide versée | 2015-2018 Total versé |
|---|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|--------------------------|
| CFL Intermodal | 2.797.954,18 | 2.851.979,21 | 3.515.853,02 | 4.187.588,52 | 13.353.374,93 |
| Lorry-Rail | 1.738 866,11 | 1.661.990,00 | 1.888.709,81 | 1.855.240,00 | 7.144.805,92 |
| Trafic ferroviaire international | 4.536.820,29 | 4.513.969,21 | 5.404.562,83 | 6.042.828,52 | 20.498.180,85 |
| CFL Intermodal | / | / | / | / | 0,00 |
| Trafic ferroviaire national | / | / | / | / | 0,00 |

20 Conseil Economique et Social (2019), « Perspectives économiques sectorielles à moyen et long termes dans une optique de durabilité – le transport de marchandises et le secteur de la logistique au Luxembourg », avis du 27 juin 2019.

21 Ministère du Développement durable et des Infrastructures (2018), « Modu 2.0 – Stratégie pour une mobilité durable », Département des Transports, Direction de la Planification de la Mobilité.

22 C(2015) 3621 final, « Aide d'Etat SA.38229 (2014/N) – Luxembourg ».

| <i>Opérateur/Bénéficiaire</i> | <i>2015 Aide versée</i> | <i>2016 Aide versée</i> | <i>2017 Aide versée</i> | <i>2018 Aide versée</i> | <i>2015-2018 Total versé</i> |
|-------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------------|
| Luxport | 284.596,00 | 402.093,74 | 433.173,99 | 608.725,55 | 1.728.589,28 |
| Trafic fluvial international | 284.596,00 | 402.093,74 | 433.173,99 | 608.725,55 | 1.728.589,28 |
| TOTAL | 4.821.416,29 | 4.916.062,95 | 5.837.736,82 | 6.651.554,07 | 22.226.770,13 |

Source : Exposé des motifs du projet de loi sous avis.

D'après ces indications, et en dépit du fait que le régime était doté d'un budget total de 45 millions d'euros (11,25 millions d'euros par an), le montant total des aides versées se serait seulement monté à environ 22,23 millions d'euros pour la période 2015-2018, le tout au profit de 3 opérateurs.

La Chambre de Commerce regrette que l'exposé des motifs ne soit pas de nature à fournir des explications plus exhaustives à ce sujet, surtout étant donné que le projet de loi sous avis envisage une enveloppe budgétaire (44 millions d'euros d'après la fiche financière) quasi-identique au régime précédent.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Concernant l'article 11, paragraphe 1

L'article 11 du projet de loi sous avis décrit la **procédure de demande de l'aide**, le paragraphe 1 précisant que « *[p]our 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.* »

Au regard du nombre restreint d'opérateurs qui ont pu bénéficier de l'ancien régime d'aide, pour lequel ce délai relativement court était également prévu, la Chambre de Commerce s'interroge si ce délai ne pourrait pas être allongé, éventuellement à deux mois.

Concernant l'article 11, paragraphe 4, points c), d) et e)

Selon les dispositions du projet de loi sous avis, les dossiers de candidature pour une demande d'aide doivent comprendre, d'une part, une **partie relative au transport combiné** appelant un soutien et, d'autre part, une **partie d'information générale**, la documentation nécessaire relative cette dernière étant énumérée à l'article 11, paragraphe 4.

À cet égard, et en comparaison avec la loi du 26 mai 2016 relative à la promotion du transport combiné²³, la Chambre de Commerce constate que les opérateurs concernés seront maintenant tenus de fournir :

- Des attestations diverses dont il ressort qu'un opérateur est en règle avec ses obligations fiscales et sociales, établies par :
 - le Centre d'informatique, d'affiliation et de perception des cotisations commun aux institutions de sécurité sociale ;
 - l'Administration des contributions directes ;
 - l'Administration de l'enregistrement et des domaines.
- Les comptes annuels et le rapport du réviseur d'entreprise.
- Le rapport d'activité annuel.

Étant donné que ces pièces justificatives n'étaient pas prévues dans le cadre de la loi du 26 mai 2016 relative à la promotion du transport combiné, la Chambre de Commerce s'interroge sur la raison sous-tendant l'introduction de ces dispositions, qui vont à l'encontre du principe de simplification administrative.

Concernant l'article 11 et l'annexe 1

La Chambre de Commerce note que l'article 11, paragraphe 1 indique que « *[...] les opérateurs peuvent déposer leur dossier de candidature jusqu'au 15 septembre au plus tard. Le dossier devra*

²³ Loi du 26 mai 2016 relatif à la promotion du transport combiné (Mémorial A – N°98 du 2 juin 2016)

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 ».

Ensuite, dans l'article 11, paragraphe 5 relatif à la **partie relative au transport combiné**, la Chambre de Commerce note que les point a), b) et g) prévoient respectivement que cette partie devra comprendre :

- a) « *une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport combiné que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec l'utilisation des aides. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 1.* »
- b) « *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 le tableau dont le modèle est repris en annexe 2.* »
- g) « *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.* »

Concernant l'annexe 1, la Chambre de Commerce remarque cependant, par ailleurs, que le formulaire prévoit seulement 2 colonnes, intitulées respectivement « Année de demande de l'aide » et « Prévision pour l'année suivante », sans pour autant différencier le premier du second semestre pour l'année calendrier concernée. En vue d'une documentation plus claire pour les demandes d'aides, la Chambre de Commerce propose donc que l'annexe 1 soit adapté aux dispositions de l'article 11, paragraphe 1.

Concernant les indications divergentes des articles 4 et 12

D'une part, concernant **l'aide au transport ferroviaire intérieur d'UTI**, la Chambre de Commerce note que l'article 4 dispose que « [t]outes les relations intérieures entre terminaux intermodaux organisées au moins sur 20 km ou comprenant la collecte d'UTI en vue de leur regroupement ou de leur envoi par train ou barge à destination d'autres Etats, ou la distribution d'UTI venant d'autres Etats par train, ou barge vers les différents terminaux intermodaux situés au Luxembourg, peuvent faire l'objet d'une aide ».

D'autre part, la Chambre de Commerce note que l'article 12, paragraphe 2, point a) prévoit pour le transport combiné ferroviaire intérieur que « [t]out transport combiné ferroviaire sur le territoire national entre deux terminaux intermodaux luxembourgeois, organisé sur une distance minimale de 25 kilomètres est éligible ».

La Chambre de Commerce s'interroge sur la raison de la différence de ces 2 indications kilométriques, surtout étant donné qu'une telle divergence n'était pas présente dans la loi du 26 mai 2016 relative à la promotion du transport combiné.

Concernant l'article 12, paragraphe 2, point c)

Concernant le **transport combiné fluvial international**, la Chambre de Commerce note que l'article 12, paragraphe 2, point c) prévoit que « [u]ne barge est éligible si elle parcourt au moins 50 kilomètres depuis ou vers un terminal intermodal luxembourgeois et si plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées sur un terminal intermodal au Luxembourg ».

Alors que dans la loi du 26 mai 2016 relative à la promotion du transport combiné, une barge était seulement éligible en cas de parcours d'au moins 150 kilomètres depuis ou vers un terminal intermodal luxembourgeois, ce seuil a été baissé à 50 kilomètres dans le projet de loi sous avis.

Au regard du nombre très limité d'opérateurs du secteur du transport fluvial qui ont pu bénéficier d'une aide dans le cadre de l'ancien régime, la Chambre de Commerce ne peut que saluer la réduction de ce seuil.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis, sous réserve de la prise en compte de ses remarques.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7520/03

N° 7520³**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI**relatif à la promotion du transport combiné**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(16.6.2020)

Par dépêche du 19 décembre 2019, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche financière, une fiche d'évaluation d'impact ainsi que la décision n° SA.51613 (2019/N) de la Commission européenne du 8 juillet 2019.

Les avis de la Chambre des salariés et de la Chambre de commerce ont été communiqués au Conseil d'État respectivement par dépêches des 4 mars et 4 juin 2020. Les avis des autres chambres professionnelles, demandés selon la lettre de saisine, ne sont pas encore parvenus au Conseil d'État au moment de l'adoption du présent avis.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

La loi en projet entend succéder à la loi du 26 mai 2016 relative à la promotion du transport combiné, dont l'application est arrivée à son terme en date du 31 décembre 2018.

La loi précitée du 26 mai 2016 avait instauré un régime d'aides financières à la promotion du transport combiné ayant pour but de développer des modes de transports alternatifs à la route et d'encourager le développement d'offres « comodales » par chemin de fer et par voie navigable par rapport au recours au seul transport routier. Ce régime d'aides constitutif d'aides d'État, avait été considéré par la Commission européenne comme compatible avec le marché intérieur. Il avait été octroyé pour la période 2015-2022.

Les auteurs entendent octroyer un régime d'aides identique, ou tout au moins largement similaire, pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2019 et le 31 décembre 2022, et ce afin d'assurer des conditions durables pour les activités de transport combiné. La loi précitée du 26 mai 2016 étant arrivée à son terme au 31 décembre 2018, elle est donc considérée comme abrogée et ne peut plus être prorogée par une loi modificative. Les auteurs n'ont donc eu d'autre choix que de recourir à une loi nouvelle pour continuer l'octroi d'aides à la promotion du transport combiné. Les auteurs indiquent à l'exposé des motifs avoir seulement apporté des modifications en ce qui concerne le volet fluvial. La distance minimale éligible pour tout transport par barge éligible au régime d'aides est réduite de 150 à 50 kilomètres, depuis ou vers un terminal multimodal luxembourgeois.

Ces modifications ont été notifiées à la Commission européenne par notification électronique du 13 juillet 2018. Par dépêche du 8 juillet 2019, celle-ci a informé le Luxembourg de sa décision de ne pas soulever d'objections à une modification du régime d'aides existant au motif qu'elle est compatible avec le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

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 Conseil d'État relève que l'intitulé retenu par les auteurs ne reflète pas fidèlement le réel objet de la loi qui n'est pas tant la promotion du transport combiné que l'octroi d'aides pour la promotion du transport combiné. Par conséquent, il suggère de libeller l'intitulé comme suit :

« Loi du [...] relative à un régime d'aides pour la promotion du transport combiné ».

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article sous examen, définissant les opérateurs éligibles au régime d'aides, est strictement identique à l'article 1^{er} de la loi précitée du 26 mai 2016 et n'appelle pas d'observation.

Article 2

L'article sous examen est consacré aux définitions.

Les définitions figurant aux points 1 à 4 sont identiques à celles de la loi précitée du 26 mai 2016 et n'appellent pas d'observation.

Les définitions figurant aux points 5 à 9 sont, quant à elles, nouvelles et n'appellent pas non plus d'observation.

Articles 3 à 6

Les articles sous examen reprennent les articles équivalents de la loi précitée du 26 mai 2016, adaptés aux définitions nouvelles. Les dispositions étant équivalentes, elles n'appellent pas d'observation.

Article 7

L'article sous examen se trouve précisé par rapport à l'article 7 de la loi précitée du 26 mai 2016 par le jeu de la nouvelle définition de « surcoûts liés à l'utilisation de l'infrastructure ». Il n'appelle pas d'observation.

Article 8

L'article sous examen est identique à l'article 8 de la loi précitée du 26 mai 2016 et n'appelle pas d'observation.

Article 9

L'article sous examen reproduit l'article 9 de la loi précitée du 26 mai 2016 en supprimant la mention de la « limite des coûts d'opportunité liés à l'utilisation du transport ferroviaire ou fluvial par rapport à l'utilisation d'un mode de transport plus polluant ». Comme l'explique le commentaire de l'article, cette mention est superflue au vu des seuils d'intensité définis aux points 1 à 3 de l'article sous examen. La Commission européenne considère en effet le critère d'absence de surcompensation comme étant rempli, lorsque ces seuils d'intensité sont respectés. L'article sous examen n'appelle dès lors pas d'observation quant au fond.

Article 10

Sans observation.

Article 11

L'article sous examen liste les exigences applicables au dossier de demande d'aide. Des informations détaillées sont exigées en plus de celles requises sous l'empire de la loi précitée du 26 mai 2016. Certaines des informations demandées se trouvaient auparavant exigées à l'article 13 de la loi précitée du 26 mai 2016.

Le Conseil d'État relève que l'ensemble du dossier est à redéposer chaque année. Il suggère aux auteurs de s'inspirer d'autres dispositions en matière d'aides aux entreprises permettant aux entreprises concernées de donner leur accord préalable prévoyant des formalités allégées. Ainsi, la loi du 9 août 2018 relative à un régime d'aides en faveur des petites et moyennes entreprises prévoit-elle que : « L'entreprise donne l'accord préalable aux ministres afin qu'ils puissent vérifier auprès de l'Administration des contributions directes, de l'Administration de l'enregistrement et des domaines et du Centre commun de la sécurité sociale, que l'entreprise ne s'est pas soustraite aux charges fiscales ou sociales, sinon elle joint les certificats de ces administrations prouvant que toutes les charges fiscales ou sociales ont été payées. »

Article 12

L'article sous examen précise les conditions d'éligibilité aux différentes aides. Il prévoit la principale nouveauté de la loi en projet en ce que la distance minimale éligible pour tout transport par barge

éligible au régime d'aides est réduite de 150 à 50 kilomètres, depuis ou vers un terminal multimodal luxembourgeois.

Au paragraphe 2, lettre a), le Conseil d'État relève que la condition d'une distance minimale de 25 kilomètres pour transport combiné ferroviaire sur le territoire national entre deux terminaux intermodaux luxembourgeois ne semble pas compatible avec l'article 4 prévoyant l'aide au transport ferroviaire intérieur pour les relations intérieures entre terminaux intermodaux organisées au moins sur 20 kilomètres.

Articles 13 à 18

Ces articles sont repris de la loi précitée du 26 mai 2016 et n'appellent pas d'observation.

Article 19

L'article sous examen limite la durée du régime à quatre ans et a un effet rétroactif dans la mesure où il s'applique aux transports effectués après le 1^{er} janvier 2019. Il n'appelle pas d'observation.

Article 20

L'abrogation d'un acte ayant prévu une période d'application qui est déjà venue à terme avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation est à écarter. La loi précitée du 26 mai 2016 étant arrivée à son terme le 31 décembre 2018, l'article sous examen est à supprimer.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observations générales

Les intitulés des articles ne sont pas à faire suivre d'un point final, étant donné qu'ils ne forment pas de phrase.

Les subdivisions en points sont caractérisées par un numéro suivi d'un exposant « ° » (1°, 2°, 3°, ...).

Chaque élément d'une énumération se termine par un point-virgule, sauf le dernier qui se termine par un point.

Une forme abrégée est à introduire par les termes « , ci-après « [...] » », et non pas en employant des parenthèses. À titre d'exemple, il y a lieu d'introduire la forme abrégée « UTI » par les termes « , ci-après « UTI » », et non pas en écrivant « (UTI) ».

Il y a lieu d'écrire « euros » en toutes lettres, et non pas « € » ou « EUR ».

En ce qui concerne les montants d'argent, les tranches de mille sont séparées par une espace insécable pour écrire par exemple « 1 200 euros » et « 1 600 euros ».

Intitulé

Il est suggéré de remplacer le terme « relatif » par le terme « relative ».

Article 1^{er}

Les termes « UTI » n'étant définis qu'à l'article 2, il est suggéré d'insérer la forme abrégée à l'article 2, et de supprimer à l'article sous examen les termes « (UTI) ».

Article 2

Les termes à définir sont à entourer de guillemets.

Au point 1, il est suggéré de viser les « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (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^{ème} et 25^{ème} sessions et des modifications apportées lors de la 12^{ème} assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, le 30 septembre 2015 ».

Il est suggéré de libeller le point 4 comme suit :

« 4° « unité de transport intermodal », ci-après « UTI » : tout conteneur terrestre ou maritime [...] à au moins un TEU ; ».

Au point 7, les termes « surcoût lié à [...] » sont à rédiger au singulier.

Au point 8, les termes « €/tonnes-kilomètres » sont à remplacer par les termes « euros par tonnes-kilomètres ».

Article 3

À l'alinéa 1^{er}, il y a lieu d'écrire « le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après « ministre », ».

Article 4

Il convient d'écrire « kilomètres » en toutes lettres.

Article 7

À l'alinéa 1^{er}, point 1, phrase liminaire, les termes « courte et moyenne distance » sont à faire suivre d'un deux-points. Les différentes valeurs de Y sont à énumérer suivant une subdivision en lettres minuscules suivies d'une parenthèse fermante (a), b), c)), les lettres a) et b) se terminant par un point-virgule et la lettre c), par un point final. Ainsi, le point 1 est à libeller comme suit :

« 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. »

Par analogie, ces observations valent également pour ce qui concerne l'alinéa 1^{er}, point 2, et l'article 8.

Article 9

Au point 2, le terme « et » après le point-virgule est à supprimer.

Article 11

Aux paragraphes 4 et 5, le terme « et » après le point-virgule est à supprimer. Par ailleurs, les subdivisions en lettres minuscules suivies par une parenthèse fermante sont à remplacer par des subdivisions en points (1°, 2°, 3°,...) Les subdivisions en tirets sont quant à elles à remplacer par des subdivisions en lettres minuscules suivies par une parenthèse fermante (a), b), c), ...).

Au paragraphe 4, lettre c), il y a lieu de viser l'« Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA ».

Au paragraphe 5, lettre d), il faut écrire « à l'article 12, paragraphe 1^{er}, lettres e) et f) » en adaptant le renvoi conformément à l'observation relative aux subdivisions.

Article 12

Aux paragraphes 1^{er} et 2, alinéa 1^{er}, les subdivisions en lettres sont à remplacer par des subdivisions en points (1°, 2°, 3°,...).

Article 20

L'abrogation d'un acte ayant prévu une période d'application qui est déjà venue à terme avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation est à écarter. La loi du 26 mai 2016 relative à la promotion du transport combiné étant arrivée à son terme le 31 décembre 2018, l'article sous examen est à supprimer.

Formule de promulgation

La formule de promulgation est à omettre dans les projets de loi. Elle est seulement à ajouter au même moment que le préambule et la suscription.

Annexe 2

Les termes « ANNEXE 2 » précédant le tableau 2 sont à supprimer.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 22 votants, le 16 juin 2020.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

La Présidente,
Agy DURDU

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7520/04

N° 7520⁴**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI**relatif à un régime d'aides pour la promotion
du transport combiné**

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

(9.7.2020)

La Commission se compose de : M. Carlo BACK, Président ; Mme Chantal GARY, Rapporteur ; M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Yves CRUCHTEN, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELN, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Claude LAMBERTY, M. Marc LIES, M. Marco SCHANK, M. Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi élargé a été déposé à la Chambre des Députés le 27 janvier 2020 par le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet de loi a été accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche financière, d'une fiche d'évaluation d'impact, d'une dépêche de la Commission européenne au Représentant permanent auprès de l'Union européenne (8.7.2019) et d'un extrait du procès-verbal N°36/19 du Conseil de Gouvernement du 8 novembre 2019 approuvé dans la séance du 15 novembre 2019.

Le Conseil d'État a rendu son avis en date du 16 juin 2020. La Chambre des Salariés a émis son avis le 27 février 2020. La Chambre de Commerce a donné son avis le 26 mai 2020.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a, lors de sa réunion du 2 juillet 2020, désigné Madame Chantal Gary rapporteur du projet de loi. Elle a examiné au cours de cette même réunion le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État.

La commission a adopté le présent rapport lors de sa réunion du 9 juillet 2020.

*

III. CONSIDERATIONS GENERALES

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 les 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 1^{er} janvier 2019, le nouveau régime d'aide s'appliquera au transport combiné de fret ayant lieu entre le 1^{er} 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 développement de modes de transport alternatifs à la route, en particulier sur les axes de trafics massifiés constitue un enjeu majeur de la politique des transports en Europe. Depuis 20 ans, l'évolution de la part de marché de la route a mis en évidence la nécessité de disposer d'offres de transports plus écologiques. En 2016, en Europe, un peu plus des trois-quarts (76 %) du transport intérieur de marchandises étaient réalisés par route, moins d'un cinquième (17 %) par chemin de fer et le reste (6,2 %) par voie navigable intérieure.

Concernant l'évolution du secteur du fret au Luxembourg, il y a lieu de relever que la part du transport rail dans le transport total de fret est passée de 11,6% à 6,5% entre 2011 et 2016 avant de se stabiliser et de rebondir à 8,2 % en 2018. Pour le transport fluvial, la situation est pareille : après un déclin de 11,1% en 2011 à 6,2% en 2016, la part du fluvial est repassée à 7,5 % en 2018.

L'aide au transport combiné s'inscrit ainsi résolument dans le cadre de la politique européenne des transports de l'avenir. Le réseau transeuropéen de transport vert, fait partie des objectifs repris dans le « Livre Blanc » du second paquet ferroviaire, et du règlement « Marco Polo II » reconduit pour une seconde période. Marco Polo II tend entre autres par des aides au transfert modal à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises.

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.

Dans la plupart des pays européens, le transport combiné ferroviaire et fluvial, encore appelé transport intermodal, a fait l'objet depuis plusieurs années d'aides plus ou moins importantes de la part des Etats membres.

Le problème rencontré par le transport combiné est précisément celui que, notamment pour des distances inférieures à 300 km, les coûts excèdent les tarifs du marché et ceci principalement en raison des charges de transbordement importantes, propres à ce type de transport.

Le transport de marchandises est un secteur marchand et concurrentiel dont le choix des modes d'acheminement ne peut être imposé par l'État. L'offre et la demande sont décidées par les différents acteurs économiques selon une stratégie logistique et industrielle propre. C'est le marché qui dicte le moyen de transport.

Le concept de mobilité durable sur lequel se fonde le développement de la politique commune des transports présuppose un système de transport intégré dans lequel les différents modes se concurrencent équitablement.

Il incombe également de constituer des chaînes de transport dans lesquelles chaque mode est utilisé pour la partie du déplacement pour laquelle il est le plus compétitif.

Le handicap majeur qu'il s'agit de dépasser et de compenser par les aides est que l'organisation du transport combiné se traduit par des coûts opérationnels plus élevés dus aux ruptures de charge.

Dans l'opinion publique, les camions dérangent en congestionnant les artères routières. Ils sont par ailleurs la source majeure du problème des émissions de dioxyde de carbone. Les politiques publiques se doivent donc d'encourager le recours à des modes massifiés par souci écologique et ceci sur des axes où le trafic de marchandises est important, mais où le marché ne parvient pas à le traiter autrement que par la route.

Par conséquent, le Luxembourg doit se donner les moyens, en raison de sa situation centrale, de mettre en place une stratégie adaptée et surtout viable.

La viabilité économique de cette stratégie est à la base de ce projet de loi, car pour le transport combiné l'efficacité réduite en raison des coûts supplémentaires de transbordement (personnel, grues, aires de stockage, facteur temps) nécessite une subvention afin de contrer les surcoûts logistiques qui sont susceptibles de se présenter. Cette aide est destinée aux opérateurs pour améliorer l'attractivité de ces services. Le but est l'incitation à favoriser la massification des flux et leur compétitivité malgré les transbordements supplémentaires par rapport au mode routier.

Pour mener à bien cette politique, le Luxembourg désire accompagner financièrement la promotion et le développement des modes de transport combiné, par des aides publiques aux opérateurs se reconvertissant au transport combiné.

Il est vital de reconnaître à temps les atouts qu'offre la situation centrale du Luxembourg pour le transport de fret de l'avenir. En effet, le Luxembourg pourrait œuvrer dans le sens d'une interconnexion en Europe. Il s'agit de ne pas manquer l'occasion d'un exercice de subventions déjà pratiqué sous la forme d'aides directes depuis des années dans les pays limitrophes, même si la situation de zone de transit historiquement à dominante routière et la petitesse du territoire ne font qu'accroître les difficultés de rendre attractif la voie fluviale qui bénéficie pourtant de nombreux avantages (sûre pour matières dangereuses, la plus grande capacité de tous modes, ponctualité, etc).

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.

Le transport combiné ferroviaire et fluvial qui entre en ligne de compte pour le subside décrit se traduira donc par l'existence de deux catégories de relations : soit une relation strictement intérieure au territoire luxembourgeois pour un trajet éligible entre p.ex. Mertert et Bettembourg, soit la collecte ou la distribution d'unités de transport intermodal (UTI) en vue ou au départ d'un service international.

Ici, l'idée maîtresse est de faire considérer les deux seules plateformes multimodales qui existent au Luxembourg, à savoir le site multimodal de Bettembourg et le site trimodal du port de Mertert comme une plateforme virtuelle unique qui en raison de l'exiguïté du territoire national serait à considérer comme une entité à faire relier par une navette ferroviaire. Il est évident qu'une telle liaison qui constitue un intérêt général ne peut être exploitée de manière rentable par un opérateur sans soutien public.

Description et mise en œuvre du régime applicable (2015-2018)

Soucieux de développer des modes de transport alternatifs à la route et dans le but d'encourager le développement d'offres comodales par chemin de fer et ou par voie navigable par rapport au recours au seul transport routier, le Gouvernement avait pris l'initiative en 2015 de créer un régime s'inscrivant dans la logique de la politique européenne des transports qui respecte davantage les exigences d'une politique globale du développement durable.

Ce régime existait jusqu'à la fin de 2018 et était basé sur la loi du 26 mai 2016 relatif à la promotion du transport combiné. A l'époque, la « Décision SA.38229 – Luxembourg » de la Commission européenne (« Décision 2015 ») avait imposé trois plafonds d'aide :

- 1) 100% des surcoûts liés à l'utilisation de l'infrastructure ;
- 2) 50% du différentiel de coûts externes entre la route et rail ou entre la route et la barge ;
- 3) 30% du coût total du transport.

Ces plafonds d'aide étaient conformes aux principes de nécessité et de proportionnalité de l'aide. Ces trois limites d'aide ont été appliquées individuellement pour chaque train et pour chaque barge ayant circulé pendant la période de référence. Au cas où le montant théorique de l'aide aurait dépassé un des trois seuils, le montant de l'aide a été ramené au plafond respectif. De cette manière, les montants d'aide octroyés n'ont jamais dépassés les plafonds d'aide.

Le transport par route constitue toujours le moyen de transport privilégié par les chargeurs et les logisticiens avec une part modale de plus de 75%. Ses leviers de compétitivité en terme d'offre prix, et en dépit de la hausse du gasoil, de l'instauration de péages routiers ou des débuts de pénurie de chauffeurs, sont nombreux : projets de truck-platooning et de véhicules autonomes (permettant de réduire drastiquement les coûts route puisque le salaire du conducteur représente 35% du coût route), augmentation des tonnages transportés autorisés, projets de péages routiers abandonnés (exemple de la vignette poids lourds en France), perspective d'élargissement de l'Union européenne à des pays disposant d'une main d'œuvre moins chère que dans l'UE28.

Il existe malheureusement peu de statistiques sur l'évolution du coût du transport en Europe, par mode de transport. A titre d'exemple, le Comité National Routier, organisme français ayant comme mission l'observation et le suivi des aspects économiques du marché du transport routier de marchan-

disés, estime qu'entre 2014 et 2017 les coûts de revient d'une prestation route d'environ 300 km pour les entreprises de transport route française restent stables (entre -2% et +1%), et en légère hausse pour une distance d'environ 750 km (entre 4 et 6%).

En même temps, les charges pour le transport ferroviaire ne cessent d'augmenter. Les Etats membres ont certes engagé des efforts pour limiter les coûts d'accès à l'infrastructure ferroviaire (cf. annonces de baisse en Allemagne pour 2019), mais les entreprises ferroviaires font encore face à des incertitudes quant à l'évolution future de ces prix, comme par exemple en France, où un équilibre doit être trouvé entre le financement de la maintenance et du renouvellement des infrastructures et la préservation de la compétitivité du transport ferroviaire. En France, entre 2012 et 2016, le coût du sillon en train/km a augmenté de 27%. Au Luxembourg, les coûts relatifs à l'utilisation des sillons ont augmenté de 47% entre 2012 et 2017, et de 37% en ce qui concerne les coûts relatifs à l'énergie électrique de traction.

Outre les coûts liés aux réseaux, les charges relatives à l'application des normes imposées par la législation (équipement des locomotives avec le système *European Train Control System* ETCS, installation de freins silencieux sur les wagons, formation des conducteurs de trains...) pèsent de manière non négligeable dans le calcul des coûts du transport ferroviaire et n'ont surtout pas d'équivalent au niveau du transport par route.

En conclusion, on observe donc une forte prépondérance de la route qui reste très compétitive.

Contexte européen

La Commission européenne a renouvelé son objectif de rendre le report modal plus attractif par rapport au transport routier et a entrepris la révision du paquet mobilité II avec une volonté de supporter les mesures complémentaires de soutien économique au transport combiné par les Etats membres.

Au-delà des objectifs de report modal réaffirmés tant au niveau de la Commission européenne que dans les Etats membres, c'est avant tout un changement de culture qu'il faut accompagner et soutenir.

Pour garantir une offre ferroviaire et fluviale répondant au mieux aux besoins du marché, l'Europe et les Etats membres se doivent d'assurer des conditions de concurrence égales entre les différents modes de transport. Les faits tendent à démontrer le contraire, or, selon le baromètre 2018 de perception des chargeurs, 64% d'entre eux seraient prêts à opter pour le transport combiné si les prix étaient plus compétitifs.

Ainsi, au niveau des pays membres, des mesures sont prises afin de promouvoir le report modal et les subventions pour la promotion et le développement du transport ferroviaire et fluvial sont renouvelées en fonction des priorités et angles d'approche de chaque Etat membre. A titre d'exemples, il y a lieu de citer que :

- le 27 juillet 2018, l'Allemagne a annoncé une enveloppe de 500 millions d'euros sur la période 2018-2022 pour le soutien et la promotion du transport ferroviaire ;
- la France a annoncé la prolongation de son dispositif d'aide au coup de pince avec une possible extension de son périmètre, ainsi que la prolongation des aides d'Etat de 26 millions d'euros en faveur du transport fluvial (05/2017) et une enveloppe budgétaire pour les infrastructures ferroviaires ;
- l'Italie a annoncé en décembre 2017 le renouvellement de ses aides pour la région de Bolzano jusqu'en 2019 et également le financement du projet du port de Trieste visant à améliorer les infrastructures ferroviaires de Campo Marzio (09/2018) ;
- le Danemark a débloqué mi-2017 une aide de plus de 7 millions d'euros pour l'équipement en ETCS des locomotives et ce afin de pouvoir maintenir la compétitivité du transport ferroviaire dans le pays ;
- la Belgique a reconduit son modèle d'aide au transport combiné ainsi qu'au transport ferroviaire conventionnel.

Objectifs du régime d'aide

Le développement des modes de transport alternatifs pour réduire les émissions CO2 est un défi national et européen.

Le régime d'aide a pour objectif de réduire le transport routier de marchandises en favorisant le rail et les voies navigables intérieures tout en incitant à passer du transport de marchandises par route à

des modes à moindres émissions. Le transport intermodal recourt largement à des modes de transport – tels que le rail, les voies navigables intérieures et le transport maritime – qui génèrent moins d’externalités négatives (émissions, bruit et accidents).

Le transport multimodal constitue donc une vraie réponse à ce défi puisqu’il réduit les émissions de carbone en moyenne de 70% par rapport au transport routier (comparaison rail-route). En effet, pour l’exemple d’un trajet d’UTI de 21t sur un trajet de 1.045 km entre Bettembourg et Le Boulou, la consommation en CO2 pour une semi-remorque transportée par la route se situe à quelque 1.800 kg CO2 tandis que celle d’une semi-remorque transportée par train s’élève à 250 kg CO2.

Le terminal Intermodal du Luxembourg (Bettembourg/Merttert), situé sur le Rail Freight Corridor 2 (North Sea-Mediterranean) et les axes de transport Nord-Sud et Est-Ouest, est idéalement positionné en tant que hub international pour la consolidation des flux de transport multimodaux à travers et au-delà de l’Europe. En effet, les relations de transport combiné le connectent avec les principales régions industrielles et les principaux ports de la mer du Nord, de la mer Baltique et de l’Europe méridionale.

L’objectif nouveau du hub multimodal de Bettembourg est d’augmenter les fréquences sur les trains existants afin de renforcer son positionnement concurrentiel vis-à-vis de la route et de convaincre les utilisateurs « tout-route » des bénéfices du transport multimodal (gains en temps de transit sur longue distance, optimisation du matériel roulant, économies de CO2, réduction des externalités, ...).

Les projets de nouveaux trains sur l’Europe du Nord et de l’Est, objectifs prioritaires pour les 3 prochaines années, permettront de compléter l’offre existante et de positionner Bettembourg au centre d’un réseau, conditions sine qua non pour renforcer son attractivité. Les régions ciblées (Pologne, Lituanie, Scandinavie, Grande-Bretagne) sont cependant encore très fortement dominées par le transport routier et les efforts de compétitivité pour démarrer de nouveaux services seront conséquents. Il en est de même pour les projets extra-européens, et notamment le projet de connexion sur la Chine, pour lequel la compétitivité des services et l’attractivité des terminaux est un critère de décision clé des partenaires chinois.

Prolongation du régime d’aide

Le projet de loi sous rubrique constitue un projet de prolongation dudit régime d’aide existant à la promotion du transport combiné, qui a pris fin le 31 décembre 2018 conformément à l’article 19 de la loi du 26 mai 2016 relative à la promotion du transport combiné. Cette aide a été considérée par la Commission comme étant « compatible avec le marché intérieur en application de l’article 93 du TFUE » dans sa Décision 2015. La Commission y avait stipulé dans le point 48 de la section 2.8 que « A la fin de la période de validité du régime, les autorités luxembourgeoises procéderont à une évaluation du programme d’aide, et, sur cette base, prendront une décision quant à une éventuelle prolongation du régime ».

Sur cette base, le Gouvernement avait notifié à la Commission, par notification électronique du 13 juillet 2018, une prolongation du régime d’aide qui avait été étoffée par la suite par un mémorandum sur l’évaluation du régime existant et sur les modalités de la prolongation. Donnant suite à des demandes de la Commission, le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics avait fourni des informations complémentaires par lettres des 30 janvier 2019, 24 avril 2019 et 12 juin 2019. A l’issue de cet échange et après appréciation de la compatibilité du régime d’aide avec l’article 93 du TFUE et les lignes directrices communautaires sur les aides d’Etat aux entreprises ferroviaires (2008/C184/07), la Commission a décidé le 8 juillet 2019 « de ne pas soulever d’objections à une modification du régime d’aides existant au motif qu’elle est compatible avec le traité sur le fonctionnement de l’Union européenne ».

Tel qu’autorisé par la Commission, le nouveau régime serait d’application à partir du 1^{er} janvier 2019. Le futur régime est très similaire au régime approuvé par la Commission en 2015; aucune modification importante n’a été apportée au régime existant.

Durée

Tout comme le premier régime d’aide couvrant la période 2015-2018, la validité du régime d’aide à quatre ans est maintenue. Cette durée est appropriée pour pouvoir analyser les évolutions des flux subventionnés et les effets du régime d’aide ainsi que de tenir compte des développements et problé-

matiques dans le secteur du transport combiné. Par un tel cycle de validité, une prolongation éventuelle du régime pourrait faire l'objet de certains ajustements nécessaires pour donner droit à l'évolution de la situation des transports combinés.

En raison de la procédure législative à accomplir pour chaque extension du régime d'aide, une durée plus courte serait moins appropriée. Le régime d'aide s'établirait donc sur la période du 1^{er} janvier 2019 au 31 décembre 2022.

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.

La philosophie de base du régime d'aide futur, en ce compris les deux composants de l'aide, est identique au régime d'aide approuvé par la Commission dans sa décision de 2015. La part variable couvre en effet les surcoûts liés à l'utilisation de l'infrastructure, tandis que la part fixe couvre le différentiel de coûts externes entre route et rail ou entre route et barge.

Les aides seront octroyées de la même manière que les aides octroyées suivant l'ancien régime d'aide.

Les aides continueront d'être attribuées en respectant les limites d'intensité suivant les principes de nécessité et de proportionnalité de l'aide.

Etant donné que la répercussion sur l'enveloppe financière du régime restera en-dessous de 1%, il avait été proposé de considérer la modification comme non significative et de rester dans le scénario de la procédure de notification simplifiée. Le recours à la procédure simplifiée avait été autorisé par la Commission.

Le projet de loi reste fidèle à la loi de 2016. Les modifications proposées concernent essentiellement des éclaircissements du texte de la loi et des précisions sur la procédure de demande d'aide, sur les dossiers de candidature à remettre par les opérateurs et sur les limites d'aide. Ces adaptations fondent principalement sur le retour d'expérience acquis lors de l'évaluation des demandes d'aide du régime d'aide antérieur.

Conclusion

Pour devenir le premier continent climatiquement neutre au monde d'ici à 2050, la Commission européenne a présenté le pacte vert « Green Deal » pour l'Europe. Il s'agit à cette fin d'un ensemble de mesures extrêmement ambitieuses qui devrait permettre aux citoyens et aux entreprises de l'Union européenne de profiter d'une transition écologique durable. Soutenu par des investissements dans les technologies vertes, les solutions durables et les entreprises, le pacte vert pour l'Europe doit constituer une nouvelle stratégie de croissance.

En ce qui concerne la mobilité durable, l'Europe doit réduire davantage et plus vite les émissions dues aux transports. Les transports représentent un quart des émissions de gaz à effet de serre de l'Union et cette part ne cesse d'augmenter. Le pacte vert vise une réduction de ces émissions de 90% d'ici à 2050. Pour ce qui est de la part des émissions de gaz à effet de serre par mode de transport (2017), le transport routier représente 71,7%.

C'est ainsi que la Commission européenne prône d'utiliser des modes de transport qui sont différents de la route. Suivant la Commission européenne, davantage de marchandises devraient être transportées par chemin de fer ou par voie d'eau.

Au vu de ce qui précède, il ressort que le renouvellement du modèle d'aides luxembourgeois est crucial. En premier lieu, ce régime contribuera à atteindre un objectif d'intérêt général, à savoir la réduction des émissions CO₂. Le régime permettra par ailleurs à la fois de créer des conditions de concurrence équitable par rapport au transport routier mais également de s'assurer que le Luxembourg

reste compétitif par rapport aux autres pays européens qui ont eux aussi des modèles d'aides en place pour soutenir le transfert modal et le développement des plateformes multimodales.

Le régime envisagé, qui prolonge un régime d'aide approuvé par la Commission, contient des aides d'Etat. Par notification électronique du 13 juillet 2018, le nouveau régime a ainsi été notifié sur base de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE.

Les conditions de l'article 4 du règlement (CE) n° 794/2004 sont remplies en ce qu'il s'agit d'une simple prolongation d'un régime d'aides existant pour une période additionnelle de quatre ans, tout en restant, au niveau budgétaire, dans les limites de l'enveloppe du régime précédent. Sur cette base, il a été préconisé de recourir à la procédure de la notification simplifiée.

Le 8 juillet 2019 la Commission a décidé de ne pas soulever d'objections à une modification du régime d'aides existant au motif qu'elle est compatible avec le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 16 juin 2020, le Conseil d'Etat rappelle que la loi en projet entend succéder à la loi du 26 mai 2016 relative à la promotion du transport combiné, dont l'application est arrivée à son terme en date du 31 décembre 2018. La loi précitée du 26 mai 2016 avait instauré un régime d'aides financières à la promotion du transport combiné ayant pour but de développer des modes de transports alternatifs à la route et d'encourager le développement d'offres « comodales » par chemin de fer et par voie navigable par rapport au recours au seul transport routier. Ce régime d'aides constitutif d'aides d'Etat, avait été considéré par la Commission européenne comme compatible avec le marché intérieur.

Les auteurs entendent octroyer un régime d'aides identique, ou tout au moins largement similaire, pour la période comprise entre le 1er janvier 2019 et le 31 décembre 2022, et ce afin d'assurer des conditions durables pour les activités de transport combiné. La loi précitée du 26 mai 2016 étant arrivée à son terme au 31 décembre 2018, elle est donc considérée comme abrogée et ne peut plus être prorogée par une loi modificative. Les auteurs n'ont donc eu d'autre choix que de recourir à une loi nouvelle pour continuer l'octroi d'aides à la promotion du transport combiné. Les auteurs indiquent à l'exposé des motifs avoir seulement apporté des modifications en ce qui concerne le volet fluvial. La distance minimale éligible pour tout transport par barge éligible au régime d'aides est réduite de 150 à 50 kilomètres, depuis ou vers un terminal multimodal luxembourgeois.

Le Conseil d'Etat relève que l'intitulé retenu par les auteurs ne reflète pas fidèlement le réel objet de la loi qui n'est pas tant la promotion du transport combiné que l'octroi d'aides pour la promotion du transport combiné. Par conséquent, il suggère de libeller l'intitulé comme suit : « Loi du [...] relative à un régime d'aides pour la promotion du transport combiné ».

Le Conseil d'Etat n'a pas émis d'oppositions formelles et ses seules remarques quant au fond concernent les articles 11, 12 et 20, pour le détail desquelles il est renvoyé au chapitre V. Commentaires des articles.

*

IV. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

Avis de la Chambre des salariés du 3 février 2020

La Chambre des salariés rappelle dans son avis l'objectif du Gouvernement de développer les modes de transport alternatifs et de favoriser le transport de marchandises par rail et par les voies navigables au détriment du transport de marchandises par route.

La Chambre des salariés approuve cette démarche et salue la prolongation de ce régime d'aides. Toutefois, elle souligne que la promotion du seul transport combiné de fret n'est pas suffisante, mais qu'il faut également promouvoir le transport ferroviaire en général afin de réduire les émissions nocives pour l'environnement et la santé des personnes et de contribuer à la décongestion du trafic sur les routes.

Avis de la Chambre de commerce du 26 mai 2020

Dans son avis, la Chambre de Commerce soutient le régime d'aide faisant l'objet du projet de loi sous objet, reconnaissant le fait que le transport de marchandises devra converger vers une multimodalité accrue.

La Chambre de Commerce plaide en faveur d'une organisation durable et complémentaire du système de transport ainsi que de conditions de concurrence équitables entre les différents modes de transport de marchandises et de la mise en place d'un suivi statistique de l'évolution des coûts par mode de transport de fret au Luxembourg.

En conclusion, elle invite les autorités à accroître les capacités du réseau ferré et à entretenir un dialogue continu avec les entreprises du secteur maritime en raison des défis structurels futurs qui pourraient se présenter.

*

V. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Intitulé

Dans son avis du 16 juin 2020, le Conseil d'État suggère de libeller l'intitulé comme suit : « Loi du (...) relative à un régime d'aides pour la promotion du transport combiné ».

La commission a décidé de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} définit les opérateurs éligibles au régime d'aides et n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État. Du point de vue légistique, le Conseil d'État suggère d'insérer la forme abrégée à l'article 2, et de supprimer à l'article sous examen les termes « (UTI) ».

La commission parlementaire a décidé de reprendre la proposition d'ordre légistique du Conseil d'État :

« Art. 1^{er}. 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 les unités de transport intermodal (UTI) par chemin de fer, ou par barge. »

Article 2

L'article 2 est consacré aux définitions.

Il n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État dans son avis du 16 juin 2020.

Du point de vue légistique, le Conseil d'État propose d'entourer les termes à définir de guillemets. Au point 1, il suggère de viser les « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (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^{ème} et 25^{ème} sessions et des modifications apportées lors de la 12^{ème} assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, le 30 septembre 2015 ».

Il suggère de libeller le point 4 comme suit :

« 4° « unité de transport intermodal », ci-après « UTI » : tout conteneur terrestre ou maritime [...] à au moins un TEU ; ».

Au point 7, il propose de rédiger les termes « surcoût lié à [...] » au singulier.

Au point 8, il propose de remplacer les termes « €/tonnes-kilomètres » par les termes « euros par tonnes-kilomètres ».

La Commission parlementaire a décidé de suivre les propositions d'ordre légistique de la Haute Corporation et l'article se lira dès lors comme suit :

« 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 (CIM), **ci-après « CIM », appendice B à de 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 24ème et 25ème sessions et des modifications apportées lors de la 12ème assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, le 30 septembre 2015 ;**
- 2° « opérateur » : entreprise ou groupement d'entreprises qui supporte, conformément aux articles 4 et 5, sur le maillon central de transport entre terminaux intermodaux, le risque financier d'organiser un service ferroviaire ou fluvial complet dans une chaîne de transport combiné ;
- 3° « Twenty foot equivalent unit » (TEU), **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 ;
- 4° « unités 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 ;
- 5° « terminal intermodal » : tout terminal ou centre de transbordement ferroviaire ou fluvial ;
- 6° « UTI manutentionnée » : toute UTI manutentionnée sur un terminal intermodal au Luxembourg ;
- 7° « surcoûts liés à l'utilisation de l'infrastructure » : 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 ;
- 8° « 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 ;
- 9° « coût total du transport » : le coût total du transport des UTI manutentionnées 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 transbordement. »

Article 3

L'article 3 décrit l'objet du projet de loi sous rubrique.

L'article n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État dans son avis du 16 juin 2020. Cependant, il suggère à l'alinéa 1^{er} d'écrire « le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après « ministre », » et de remplacer les numérotations « 1., 2., ... » par celles de « 1°, 2°, ... ».

La Commission parlementaire a décidé de suivre cette proposition. L'article 3 se lit donc comme suit :

« Art. 3. Dispositions générales

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après par « le 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 combiné ferroviaire et fluvial de marchandises en vertu de la présente loi sont :

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

Article 4

L'article 4 décrit l'objet de l'aide au transport ferroviaire intérieur d'UTI.

Cet article n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État dans son avis du 16 juin 2020.

Du point de vue légistique, la Haute Corporation suggère d'écrire « kilomètres » en toutes lettres. La Commission parlementaire a fait sienne cette proposition.

L'article se lit comme suit :

« Art. 4. Aide au transport ferroviaire intérieur d'UTI

Toutes les relations intérieures entre terminaux intermodaux organisées au moins sur 20 ~~km~~ kilomètres ou comprenant la collecte d'UTI en vue de leur regroupement ou de leur envoi par train ou barge à destination d'autres États, ou la distribution d'UTI venant d'autres États par train, ou barge vers les différents terminaux intermodaux situés au Luxembourg, peuvent faire l'objet d'une aide. »

Article 5

L'article 5 n'appelle aucune observation, ni de la part du Conseil d'État dans son avis du 16 juin 2020, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 6

L'article 6, qui a trait au « calcul de l'aide en cas de transport combiné ferroviaire intérieur », n'appelle aucune observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 16 juin 2020.

Par analogie aux suggestions faites par le Conseil d'État à l'endroit de l'article 7, la commission parlementaire a adapté l'article 6 en remplaçant « EUR » par « euros ». L'article se lit donc comme suit :

« Art. 6. Calcul de l'aide en cas de transport combiné ferroviaire intérieur

Il est prévu une aide par train comprenant :

1° une part fixe par train (X) :

$$X = \underline{1.600} \underline{1\ 600} \text{ EUR } \underline{\text{euros}} ;$$

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

$$Y = 30 \text{ EUR } \underline{\text{euros}}.$$

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

Article 7

L'article 7 décrit le calcul de l'aide en cas de transport combiné ferroviaire international.

Le Conseil d'État ne soulève pas d'observation quant au fond. Du point de vue légistique, il suggère à l'alinéa 1^{er}, point 1, phrase liminaire, de faire suivre les termes « courte et moyenne distance » d'un deux-points. Les différentes valeurs de Y sont à énumérer suivant une subdivision en lettres minuscules suivies d'une parenthèse fermante (a), b), c)), les lettres a) et b) se terminant par un point-virgule et la lettre c), par un point final.

La Commission parlementaire a décidé de suivre cette proposition.

Article 8

L'article 8 décrit le calcul de l'aide en cas de transport combiné fluvial international. Par analogie à l'observation légistique formulée à l'endroit de l'article 7, la commission parlementaire a décidé de suivre la proposition du Conseil d'État et d'adapter l'article en question de la manière suivante :

« Art. 8. Calcul de l'aide en cas de transport combiné fluvial international

Il est prévu une aide par barge, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article 9 et comprenant :

1° une part fixe par barge (X) :

$$X = \underline{3.600} \underline{3\ 600} \text{ EUR } \underline{\text{euros}} ;$$

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

$$Y = 30 \text{ EUR } \underline{\text{euros}}.$$

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

Article 9

L'article 9 reprend les limites d'aides et n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État.

Du point de vue légistique, le Conseil d'État suggère de supprimer le terme « et » après le point-virgule au point 2. La Commission parlementaire a fait sienne cette observation.

Article 10

L'article 10 reprend la forme de l'aide qui est une subvention directe et n'appelle aucune observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 16 juin 2020.

Article 11

L'article 11 liste les exigences applicables au dossier de demande d'aide. Des informations détaillées sont exigées en plus de celles requises sous l'empire de la loi précitée du 26 mai 2016. Certaines des informations demandées se trouvaient auparavant exigées à l'article 13 de la loi précitée du 26 mai 2016.

Le Conseil d'État relève que l'ensemble du dossier est à redéposer chaque année. Il suggère aux auteurs de s'inspirer d'autres dispositions en matière d'aides aux entreprises permettant aux entreprises concernées de donner leur accord préalable prévoyant des formalités allégées. Ainsi, la loi du 9 août 2018 relative à un régime d'aides en faveur des petites et moyennes entreprises prévoit que : « L'entreprise donne l'accord préalable aux ministres afin qu'ils puissent vérifier auprès de l'Administration des contributions directes, de l'Administration de l'enregistrement et des domaines et du Centre commun de la sécurité sociale, que l'entreprise ne s'est pas soustraite aux charges fiscales ou sociales, sinon elle joint les certificats de ces administrations prouvant que toutes les charges fiscales ou sociales ont été payées. »

Afin de permettre aux entreprises de déposer un dossier complet et dans l'optique de ne pas freiner la procédure de la demande, la commission parlementaire a décidé de ne pas adopter la suggestion du Conseil d'État mais de suivre l'exemple de l'article 90 du règlement grand-ducal du 8 avril 2018 portant exécution de la loi du 8 avril 2018 sur les marchés publics et portant modification du seuil prévu à l'article 106 point 10° de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988. Par ailleurs, moins de 10 opérateurs sont actifs dans le secteur du transport combiné et poseront chaque année une demande d'aide. Étant donné que chacun d'entre eux est susceptible d'avoir un subside de plusieurs centaines de milliers d'euros voire plus, il est considéré que la charge supplémentaire pour la délivrance des attestations est tout à fait proportionnelle par rapport aux montants en cause.

Du point de vue légistique, le Conseil d'État suggère de supprimer le terme « et » après le point-virgule aux paragraphes 4 et 5. Par ailleurs, les subdivisions en lettres minuscules suivies par une parenthèse fermante sont à remplacer par des subdivisions en points (1°, 2°, 3°, ...). Les subdivisions en tirets sont, quant à elles, à remplacer par des subdivisions en lettres minuscules suivies par une parenthèse fermante (a), b), c), ...).

Au paragraphe 4, lettre c), le Conseil d'État suggère de viser l'« Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA ».

Au paragraphe 5, lettre d), il demande d'écrire « à l'article 12, paragraphe 1^{er}, lettres e) et f) » en adaptant le renvoi conformément à l'observation relative aux subdivisions.

La commission parlementaire a décidé de faire droit à ces suggestions d'ordre légistique et a adapté l'article en question comme suit :

« Art. 11. 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 12.

(3) Les dossiers de candidature comprennent une partie d'information générale et une partie relative au transport combiné 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, et 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 ; et
- 5° le rapport d'activité annuel de l'opérateur.

(5) La partie d'information relative au transport combiné, 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 combiné que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec l'utilisation des aides. 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 le tableau 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 ou tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - b) un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 ou 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 ou tableau 2 de l'annexe 2 ; et
 - d) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 ou 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 12(1), **paragraphe 1^{er}, points 5 et 6 e) et f)**.
- 5° le renseignement des coûts de transbordement pour l'utilisation du 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 30 juin 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. »

Article 12

L'article 12 précise les conditions d'éligibilité aux différentes aides. Il prévoit la principale nouveauté de la loi en projet en ce que la distance minimale éligible pour tout transport par barge éligible au régime d'aides est réduite de 150 à 50 kilomètres, depuis ou vers un terminal multimodal luxembourgeois.

Au paragraphe 2, lettre a), le Conseil d'État relève que la condition d'une distance minimale de 25 kilomètres pour transport combiné ferroviaire sur le territoire national entre deux terminaux intermodaux luxembourgeois ne semble pas compatible avec l'article 4 prévoyant l'aide au transport ferroviaire intérieur pour les relations intérieures entre terminaux intermodaux organisées au moins sur 20 kilomètres. La commission parlementaire a pris en considération le souci du Conseil d'État et a décidé d'adapter la distance minimale uniformément à 20 kilomètres, distance prévue également dans la loi relative à la promotion du transport combiné du 26 mai 2016.

Du point de vue légistique, le Conseil d'État suggère de remplacer les subdivisions en lettres par des subdivisions en points (1°, 2°, 3°, ...) aux paragraphes 1^{er} et 2, alinéa 1^{er}.

Ainsi, l'article 12 se lit comme suit :

« Art. 12. 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 achemine des unités de transport intermodal (UTI) par chemin de fer ou par barge ;*
- 2° *Les UTI remises au transport sont couvertes par une lettre de voiture afin de donner droit à l'aide ;*
- 3° *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 ;*
- 4° *Le transport combiné concerne des UTI faisant l'objet de transbordement dans un terminal intermodal situé au Luxembourg ;*
- 5° *Le transport combiné est régulier, sa fréquence et ses horaires sont connus d'avance et publiés ;*
- 6° *Le transport combiné 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) En outre, des conditions particulières d'éligibilité sont définies pour :

1° le transport combiné ferroviaire intérieur :

Tout transport combiné ferroviaire sur le territoire national entre deux terminaux intermodaux luxembourgeois, organisé sur une distance minimale de 25 20 kilomètres est éligible.

2° le transport combiné ferroviaire international :

Un train est éligible si plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées horizontalement ou verticalement sur un terminal intermodal à Luxembourg.

3° le transport combiné fluvial international :

Une barge est éligible si elle parcourt au moins 50 kilomètres depuis ou vers un terminal intermodal luxembourgeois et si plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées sur 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. »

Article 13

L'article 13 décrit la procédure d'octroi de l'aide et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 16 juin 2020, ni d'observation de la commission parlementaire.

Article 14

L'article 14 décrit la procédure de contrôle de l'aide et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la commission parlementaire.

Article 15

L'article 15 prévoit la procédure à respecter en cas de cessation ou de modification d'activité de l'opérateur bénéficiaire et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 16

L'article 16 décrit les règles de cumul et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la commission parlementaire.

Article 17

L'article 17 prévoit les dispositions à respecter en matière de documentation des aides octroyées et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 18

L'article 18 contient des dispositions pénales et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 19

L'article 19 limite la durée du régime à quatre ans et a un effet rétroactif dans la mesure où il s'applique aux transports effectués après le 1^{er} janvier 2019. Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 20

L'article 20 abroge la loi précitée du 26 mai 2016. Le Conseil d'État souhaite supprimer cette disposition, étant donné que l'abrogation d'un acte ayant prévu une période d'application qui est déjà venue à terme avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation est à écarter. La Commission parlementaire s'est ralliée à la proposition du Conseil d'État et a décidé de supprimer l'article 20 :

« Art. 20. Disposition abrogatoire

~~La loi du 26 mai 2016 relative à la promotion du transport combiné est abrogée. »~~

Formule de promulgation

Le Conseil d'État rappelle que la formule de promulgation est à ajouter qu'au même moment que le préambule et la suscription. La commission parlementaire a décidé de supprimer la formule de promulgation dans le projet de loi sous objet :

~~« 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

L'annexe 1 ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Annexe 2

Le Conseil d'État souhaite supprimer les termes « ANNEXES 2 » précédant le tableau 2. La Commission parlementaire a fait suite à cette demande.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n°7382 dans la teneur qui suit :

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

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

Art. 1^{er}. 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 les unités de transport intermodal 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^{ème} et 25^{ème} sessions et des modifications apportées lors de la 12^{ème} assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, le 30 septembre 2015 ;
- 2° « opérateur » : entreprise ou groupement d'entreprises qui supporte, conformément aux articles 4 et 5, sur le maillon central de transport entre terminaux intermodaux, le risque financier d'organiser un service ferroviaire ou fluvial complet dans une chaîne de transport combiné ;
- 3° « 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 ;
- 4° « 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 ;
- 5° « terminal intermodal » : tout terminal ou centre de transbordement ferroviaire ou fluvial ;
- 6° « UTI manutentionnée » : toute UTI manutentionnée sur un terminal intermodal au Luxembourg ;
- 7° « surcoût lié à l'utilisation de l'infrastructure » : 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 ;
- 8° « 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 ;
- 9° « coût total du transport » : le coût total du transport des UTI manutentionnées 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 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 combiné ferroviaire et fluvial de marchandises en vertu de la présente loi sont :

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

Art. 4. Aide au transport ferroviaire intérieur d'UTI

Toutes les relations intérieures entre terminaux intermodaux organisées au moins sur 20 kilomètres ou comprenant la collecte d'UTI en vue de leur regroupement ou de leur envoi par train ou barge à destination d'autres États, ou la distribution d'UTI venant d'autres États par train, ou barge vers les différents terminaux intermodaux situés au Luxembourg, peuvent faire l'objet d'une aide.

Art. 5. Aide au transport ferroviaire et fluvial international d'UTI

Tout service international au départ ou à l'arrivée d'un terminal intermodal au Luxembourg peut faire l'objet d'une aide.

Art. 6. Calcul de l'aide en cas de transport combiné 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 (Y), visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation des infrastructures :

$Y = 30$ euros.

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

Art. 7. Calcul de l'aide en cas de transport combiné ferroviaire international

Il est prévu une aide par train, modulable suivant la distance parcourue, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article 9 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 (Y), visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation de l'infrastructure :

a) $Y = 30$ euros pour une manutention verticale ;

b) $Y = 10$ euros pour une manutention horizontale.

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

Art. 8. Calcul de l'aide en cas de transport combiné fluvial international

Il est prévu une aide par barge, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article 9 et comprenant :

1° une part fixe par barge (X) :

$X = 3\ 600$ euros ;

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

$Y = 30$ euros.

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

Art. 9. Limites de l'aide

Le calcul de l'aide visée aux articles 7 et 8 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 des UTI manutentionnées.

Art. 10. Forme de l'aide

L'aide est allouée sous forme de subventions directes.

Art. 11. 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 12.

(3) Les dossiers de candidature comprennent une partie d'information générale et une partie relative au transport combiné 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 combiné, 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 combiné que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec l'utilisation des aides. 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 le tableau 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 ou tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - b) un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 ou 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 ou tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - d) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 ou 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 12, paragraphe 1^{er}, points 5 et 6.
- 5° le renseignement des coûts de transbordement pour l'utilisation du 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 30 juin 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.

Art. 12. 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 achemine des unités de transport intermodal par chemin de fer ou par barge ;
- 2° Les UTI remises au transport sont couvertes par une lettre de voiture afin de donner droit à l'aide ;
- 3° 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 ;
- 4° Le transport combiné concerne des UTI faisant l'objet de transbordement dans un terminal intermodal situé au Luxembourg ;
- 5° Le transport combiné est régulier, sa fréquence et ses horaires sont connus d'avance et publiés ;
- 6° Le transport combiné 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) En outre, des conditions particulières d'éligibilité sont définies pour :

- 1° le transport combiné ferroviaire intérieur :
Tout transport combiné ferroviaire sur le territoire national entre deux terminaux intermodaux luxembourgeois, organisé sur une distance minimale de 20 kilomètres est éligible.
- 2° le transport combiné ferroviaire international :
Un train est éligible si plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées horizontalement ou verticalement sur un terminal intermodal à Luxembourg.
- 3° le transport combiné fluvial international :
Une barge est éligible si elle parcourt au moins 50 kilomètres depuis ou vers un terminal intermodal luxembourgeois et si plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées sur 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. 13. 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 11 ainsi que des divers relevés fournis suivant les annexes 1 et 2. 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. 14. 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 11 aux critères d'éligibilité définis à l'article 12.

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

Art. 15. 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 11, 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. 16. 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 9.

Art. 17. 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 11 et les critères d'attribution des aides ont été respectés.

Art. 18. 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. 19. Durée d'application

La présente loi s'applique jusqu'au 31 décembre 2022.

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^{er} janvier 2019.

*

ANNEXE 1

| | <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

Tableau 1 – Transport par train

| |
|--|
| Opérateur |
| |
| Numéro contrat |
| |
| Date du départ du train |
| |
| Semaine du calendrier |
| |
| Nom lieu de départ |
| |
| Nom lieu d'arrivée |
| |
| Distance |
| |
| Nombre de wagons par train |
| |
| Poids des caisses et marchandises des UTI manutentionnées en tonne |
| |
| Type de manutention (horizontale ou verticale) |
| |

| |
|--|
| Capacité train en TEU |
| |
| Type d'UTI (container ou semi-remorque) |
| |
| Nombre d'UTI transportées par train |
| |
| Nombre d'UTI manutentionnées par train |
| |
| Coûts 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 |
| |
| Coûts par UTI manutentionnée: |
| Coûts de circulation du train par UTI manutentionnée |
| Coûts des trains par UTI manutentionnée |
| Coûts administratifs par UTI manutentionnée |
| Coûts de transbordement par UTI manutentionnée |
| Coûts totaux par UTI manutentionnée |
| |

Tableau 2 – Transport par barge

| |
|--|
| Opérateur |
| |
| Numéro contrat |
| |
| Date du départ de la barge |
| |
| Semaine du calendrier |
| |
| Nom lieu de départ |
| |
| Nom lieu d'arrivée |
| |
| Distance |
| |
| Poids des caisses et marchandises des UTI manutentionnées en tonne |
| |
| Capacité barge en TEU |
| |
| Nombre d'UTI transportées par barge |
| |

| |
|---|
| Nombre d'UTI manutentionnées par barge |
| |
| Coûts par barge : |
| Coûts de circulation de la barge |
| Coûts administratifs par barge |
| Coûts de transbordement par barge |
| Coûts totaux par barge |
| |
| Coûts par UTI manutentionnée : |
| Coûts de circulation de la barge par UTI manutentionnée |
| Coûts des barges par UTI manutentionnée |
| Coûts administratifs par UTI manutentionnée |
| Coûts de transbordement par UTI manutentionnée |
| Coûts totaux par UTI manutentionnée |

Luxembourg, le 9 juillet 2020

Le Président,
Carlo BACK

Rapporteur,
Chantal GARY

7520/05

N° 7520⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI

relatif à la promotion du transport combiné

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(17.7.2020)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 14 juillet 2020 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

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

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 14 juillet 2020 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en sa séance du 16 juin 2020 ;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 12 votants, le 17 juillet 2020.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

La Présidente,
Agy DURDU

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 09 juillet 2020

Ordre du jour :

1. 7462 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 7520 Projet de loi relatif à la promotion du transport combiné
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7600 Projet de loi relative à la construction d'un nouveau bâtiment pour les Archives nationales à Belval

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'État
4. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Yves Cruchten, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Serge Wilmes

Excusés : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Aly Kaes, M. Marco Schank

M. David Wagner, observateur délégué

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

M. Alain Disiviscour du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Monsieur Luc Dhamen, directeur du Fonds Belval

Madame Daniela Di Santo, du Fonds Belval

Madame la Ministre de la Culture, Sam Tanson

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

- 1. 7462** **Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie**

Suite à une brève présentation, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents.

- 2. 7520** **Projet de loi relatif à la promotion du transport combiné**

Suite à une brève présentation, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents.

- 3. 7600** **Projet de loi relative à la construction d'un nouveau bâtiment pour les Archives nationales à Belval**

D'emblée, Monsieur Carlo Back est désigné rapporteur du projet de loi.

Il est ensuite procédé à une présentation PowerPoint pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document annexé au présent procès-verbal.

Le projet de loi a pour objet l'autorisation du financement, de la construction et de l'équipement d'un nouveau bâtiment, y compris l'aménagement des alentours, pour les Archives nationales de Luxembourg (ANLux) sur le site de Belval. Ce nouveau bâtiment regroupera sur un même site tous les dépôts – dispersés actuellement sur cinq sites différents – et toute l'administration des Archives, ce qui permettra non seulement d'améliorer les conditions et la gestion du stockage, mais aussi d'assurer un meilleur accueil et un bon accompagnement de toute personne désireuse de consulter les archives.

Ce nouveau bâtiment fait partie du vaste programme de construction de la Cité des Sciences, de la Recherche et de l'Innovation qui comporte deux pôles de développement principaux : le pôle universitaire, concentré au Nord de la Terrasse des Hauts Fourneaux, et le pôle socioculturel, au Sud. Le pôle socioculturel, qui s'articule autour de l'ensemble industriel conservé des Hauts Fourneaux, comprend notamment la bibliothèque universitaire, le Luxembourg Learning Centre, la Rockhal et recevra donc aussi le nouveau bâtiment des ANLux.

Sur base du devis estimatif des coûts, le présent projet de loi autorise le Gouvernement à engager des dépenses ne dépassant pas le montant de 77 270 000 d'euros. Ce montant correspond à la valeur 811,88 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} avril 2019.

Le Gouvernement entend faire procéder à la réalisation des travaux par le Fonds Belval, établissement public régi par les dispositions de la loi modifiée du 25 juillet 2002 portant création d'un établissement public pour la réalisation des équipements de l'État sur le site de Belval-Ouest. Selon les détails du programme de construction, la surface nette d'exploitation du bâtiment sera de 15 952 m².

La commission procède ensuite à l'examen des articles du projet de loi à la lumière de l'avis du Conseil d'État.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} autorise le Gouvernement à faire procéder sur le site de Belval-Ouest à la construction et à l'équipement d'un nouveau bâtiment pour les Archives nationales du Luxembourg, ainsi que l'aménagement des alentours.

Il n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État. La commission n'a pas non plus d'observation à faire.

Article 2

L'article 2 détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1^{er} avril 2019 (valeur 811,88) ; il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

Il n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 juin 2020.

Du point de vue légistique, le Conseil d'État indique que, en ce qui concerne les montants d'argent, les tranches de mille sont à séparer par une espace insécable pour écrire « 77 270 000 euros ».

Par ailleurs, il y a lieu d'écrire « toutes taxes comprises » en toutes lettres.

La commission parlementaire décide de suivre les propositions d'ordre légistique de la Haute Corporation.

Article 3

L'article 3 dispose que les travaux, l'aménagement des alentours et l'équipement faisant l'objet du présent projet de loi sont réalisés par l'établissement public pour la réalisation des équipements de l'État sur le site de Belval-Ouest et que les dépenses visées à l'article 2 du présent projet de loi sont à charge des crédits mis à la disposition de ce dernier dans les conditions et suivant les modalités prévues à l'article 3 de la loi modifiée du 25 juillet 2002 portant création de l'établissement public.

L'article n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 juin 2020. Cependant, il suggère de supprimer la virgule après les termes « y compris son équipement ».

Suite à une intervention de Monsieur Marc Lies (CSV), qui salue le concept de stockage de l'énergie électrique produite par les modules photovoltaïques, il est précisé que le projet prévoit cette possibilité de stockage d'une partie de l'énergie électrique produite, notamment afin de réduire les pointes de puissance et l'énergie électrique soutirée sur le réseau public, tout en sachant que l'autorisation y relative devra encore être demandée et accordée¹.

[Note du secrétariat : À l'issue de la réunion de la Commission, le volume de la surface nécessaire au stockage de l'énergie électrique prévue au projet a été vérifié : le local « batteries » a une surface d'environ 20 m² sur un total de 1 000 m² pour les installations techniques, ce qui correspond à quelque 2% de la surface technique totale.]

4. Divers

Aucun point « divers » n'est soulevé.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back

¹ Selon le communiqué de presse du 13 février 2020 de l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR), l'autoconsommation est possible tout en ayant été rendue plus attractive en date du 1^{er} janvier 2020.



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 02 juillet 2020

La réunion a eu lieu par visioconférence

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 24 octobre 2019, 7 novembre 2019, 23 janvier 2020, 6 février 2020, 27 février 2020, 5 mars 2020, de la réunion jointe du 5 mars 2020 et de la réunion du 14 mai 2020
2. 7462 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
3. 7506 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Examen de l'avis du Conseil d'État
4. 7520 Projet de loi relatif à la promotion du transport combiné

- Désignation d'un Rapporteur
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
5. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marco Schank

M. Gilles Roth remplaçant M. Serge Wilmes

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
M. Alain Disiviscour, M. Pol Philippe, M. Gilles Caspar, Mme Irena Medakovic,
M. Jeannot Poeker, M. Laurent Dahm, du Ministère de la Mobilité et des
Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Yves Cruchten, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, M. Serge Wilmes

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 24 octobre 2019, 7 novembre 2019, 23 janvier 2020, 6 février 2020, 27 février 2020, 5 mars 2020, de la réunion jointe du 5 mars 2020 et de la réunion du 14 mai 2020

Les projets de procès-verbal sont approuvés à l'unanimité des membres présents.

2. 7462 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

Le Conseil d'État a donné son avis complémentaire en date du 16 juin 2020.

La commission procède à son examen :

Article 1^{er}

Le Conseil d'État note dans son avis complémentaire du 16 juin 2020 relatif au projet de loi que dans sa teneur amendée, il y a lieu de signaler une erreur matérielle, les termes « C1Ei » étant à remplacer par les termes « C1E ».

La commission décide de suivre cette suggestion.

Article 2

Paragraphe 3

Dans son avis complémentaire du 16 juin 2020, le Conseil d'État constate que cet amendement vise avant tout à introduire un nouveau paragraphe 4 à l'article 2 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à

la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie. Par cet amendement, la notion d'« activité principale » exprimée en pourcentage du temps glissant du conducteur ne s'applique plus uniquement aux conducteurs visés à l'article 2, paragraphe 1^{er}, lettre h), de la loi précitée du 5 juin 2009, mais bien à l'ensemble des conducteurs rentrant dans le champ d'application de la loi, y compris les conducteurs des véhicules utilisés par des entreprises agricoles et similaires visés à l'article 2, paragraphe 3. L'amendement 1, en introduisant une définition uniforme de la notion d'« activité principale des conducteurs », répond ainsi aux observations du Conseil d'État qui se trouve dès lors en mesure de lever l'opposition formelle qu'il avait émise à l'encontre de l'article 2, paragraphe 1^{er}, lettre h), et paragraphe 3, de la loi précitée du 5 juin 2009 dans sa teneur résultant de la modification projetée.

Par ailleurs, l'amendement sous revue supprime, à l'article 2, paragraphe 2, de la loi précitée du 5 juin 2009, la lettre c) conformément à la demande formulée en ce sens par le Conseil d'État.

Le Conseil d'État marque son accord avec l'amendement sous examen.

La commission en prend note.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note encore qu'à l'article 2, paragraphe 4, de la loi qu'il s'agit de modifier, il convient d'écrire « 30 pour cent » au lieu de « trente pour cent ».

La commission reprend cette suggestion.

Paragraphe 6

Dans son avis complémentaire du 16 juin 2020, l'amendement sous revue entend répondre aux observations formulées par le Conseil d'État à l'encontre du nouvel article 6*bis* de la loi précitée du 5 juin 2009.

Ainsi, il reformule l'article 6*bis*, paragraphe 1^{er}, en disposant clairement que les informations relatives aux certificats de formation seront intégrées dans la banque de données existante relative aux permis de conduire.

Ensuite, à l'article 6*bis*, paragraphe 2, point 3, il remplace le terme « interconnexion » par le terme « échange », conformément à la demande du Conseil d'État. Ce dernier se trouve dès lors en mesure de lever l'opposition formelle qu'il avait émise à l'encontre de l'article 6*bis*, paragraphe 2, point 3.

Encore en ce qui concerne l'article 6*bis*, paragraphe 2, l'amendement supprime le point 4, au vu de sa redondance avec le point 3, et répond ainsi à l'observation formulée par le Conseil d'État.

À l'article 6*bis*, paragraphe 3, l'amendement assortit les notions de « responsable de traitement » et de « sous-traitant » des renvois à la réglementation européenne en matière de protection des données et répond aux observations du Conseil d'État.

Finalement, il supprime encore l'article 6*bis*, paragraphe 4, lettre c), afin de répondre à l'observation selon laquelle un échange d'information relatif au financement de la formation est étranger à l'objet de la loi précitée du 5 juin 2009.

Le Conseil d'État marque son accord avec l'amendement sous examen.

La commission en prend note.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note encore qu'à l'article 6*bis*, paragraphe 3, alinéas 1^{er} et 2, de la loi qu'il s'agit de modifier, il y a lieu de citer l'intitulé complet du règlement général sur la protection des données, en écrivant « règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) ».

La commission décide de cette reprendre cette suggestion.

La commission convient de préparer un projet de rapport pour la réunion du 9 juillet 2020.

3. 7506 **Projet de loi modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement**

La commission procède à l'examen de l'avis du Conseil d'État du 9 juin 2020.

Article 1^{er}

Le Conseil d'État demande que les termes « véhicules autoroutiers » soient remplacés dans le projet de loi par les termes « véhicules automobiles ». Les termes en question sont remplacés dans la version amendée, à l'exception de deux occurrences, où les termes « véhicules autoroutiers » sont remplacés par les termes « voitures à personnes » afin de préciser que les dispositions en question se réfèrent à cette catégorie de véhicules. Les termes « véhicules routiers » désignent, selon le Code de la Route, tous les véhicules qui servent normalement sur la voie publique au transport de personnes ou de choses. De surcroît, ces termes sont déjà utilisés dans le texte de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement.

La commission propose d'une part, d'adopter certaines propositions du Conseil d'État formulées dans son avis du 9 juin 2020 et, d'autre part, de modifier la date de l'entrée en vigueur de la loi en projet.

En outre, la commission propose de faire droit à l'exigence formulée par le Conseil d'État de mentionner avec exactitude l'intégralité de l'intitulé de la directive 2007/46/CE. Ainsi, pour les véhicules produits jusqu'au 31 août 2020, l'amendement fait référence à l'annexe IX de la « directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre

pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules » et pour les véhicules produits après le 31 août 2020, l'amendement fait référence à la partie 2 de l'appendice de l'annexe VIII du nouveau « règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules », qui est entré en vigueur le 5 juillet 2020. La prise en compte du règlement d'exécution (UE) 2020/683 est devenue inévitable, étant donné que la date d'application proposée du présent projet de loi a été reculée.

Dans le même esprit, le Conseil d'État demande de renvoyer directement aux rubriques applicables dans les textes européens. Cependant, comme les numéros des rubriques du certificat de conformité changent régulièrement, il est décidé ne pas donner suite à la demande du Conseil d'État, i.e. de ne pas renvoyer dans le projet de loi à des numéros précis des rubriques applicables, susceptibles d'être régulièrement modifiées.

Le Conseil d'État s'est également interrogé dans son avis du 9 juin 2020 sur les termes « immatriculation » et « première mise en circulation ». Le terme « immatriculation » décrit l'autorisation administrative pour la mise en circulation routière d'un véhicule, comportant l'identification de celui-ci et l'attribution d'un numéro d'ordre, appelé numéro d'immatriculation et ne donne aucune indication s'il s'agit de la première immatriculation au Luxembourg ou dans l'Union européenne. Cependant, le terme « première mise en circulation » est le vocabulaire repris à l'annexe 1 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers qui indique la date à laquelle un véhicule a été mis en circulation pour la première fois au Luxembourg ou au sein de l'Union européenne. Il est ainsi primordial que l'article 36, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement, précise que la date de la première mise en circulation fait foi pour déterminer si, soit la valeur NEDC, soit la valeur WLTP, est applicable pour le calcul de la taxe sur les voitures à personnes.

Dans le projet de loi initial, la mise en application des valeurs WLTP pour le calcul de la taxe sur les véhicules routiers était initialement prévue pour toutes les voitures à personnes dont la date de la première mise en circulation se situe après le 29 février 2020. Au cours de la réunion jointe de la Commission des Finances et du Budget et de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics du 27 février 2020, deux amendements au projet de loi ont été adoptés afin de reporter cette mise en vigueur au premier jour du mois qui suit celui de la publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Dans un souci de prendre en considération les effets négatifs causés par la crise sanitaire actuelle, la commission propose en outre de réintroduire une date d'application précise, à partir de laquelle la valeur CO₂ combinée déterminée par le nouveau cycle d'homologation WLTP sera appliquée pour déterminer la taxe sur les voitures à personnes. Ainsi, la date d'application proposée est le 1^{er} janvier 2021, c'est-à-dire la date ultime possible. Une telle approche permet à la fois de garantir une démarche harmonisée avec une seule date bien précise pour la mise en application des dispositions y relatives et

d'éliminer toutes sortes d'incertitudes pour les garagistes et les futurs propriétaires des voitures à personnes. S'y ajoute qu'une mise en application à partir du 1^{er} janvier 2021 correspond également à la revendication formulée par la Chambre des Métiers dans son avis du 14 janvier 2020 : « (...) qu'il serait opportun de laisser une phase de transition jusqu'au 1^{er} janvier 2021 avant l'introduction de la nouvelle taxation, permettant ainsi aux consommateurs d'avoir recours à une offre alternative plus étoffée, en termes de nouveaux modèles, et d'une meilleure infrastructure permettant une mobilité décarbonisée ».

La commission propose par conséquent de modifier l'article 1^{er} comme suit :

« **Art. 1^{er}.** ~~Le paragraphe 1^{er} de l'article 36~~ L'article 36, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement est remplacé comme suit :

« (1) Sauf disposition contraire, la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1 immatriculées à partir du 1^{er} janvier 2001 pour la première fois, propulsées par un moteur à piston alimenté par un carburant liquide ou gazeux, est calculée conformément à la formule suivante :

Taxe (en euros) = a * b * c

où « a » représente, pour ~~toutes~~ **les véhicules autoroutiers voitures à personnes** immatriculées au Luxembourg avant ~~l'entrée en vigueur de la présente loi le 1^{er} janvier 2021,~~ la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « New European Driving Cycle » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, pour les véhicules produits jusqu'au 31 août 2020 et à la partie 2 de l'appendice de l'annexe VIII du règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, pour les véhicules produits après le 31 août 2020, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule ~~autoroutier~~ **routier** et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules ~~autoroutiers routiers,~~ et où « a » représente, pour ~~toutes~~ **les véhicules autoroutiers voitures à personnes** dont la première mise en circulation est effectuée ~~après la mise en vigueur de la présente loi à partir du 1^{er} janvier 2021,~~ la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE **précitée, pour les véhicules produits jusqu'au 31 août 2020 et à la partie 2 de l'appendice de l'annexe VIII du règlement d'exécution 2020/683 précité, pour les véhicules produits après le 31 août 2020,** soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule ~~autoroutier~~ **routier** et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules ~~autoroutiers routiers,~~

où « b » représente un multiplicateur, qui ne peut dépasser :
– 1,50 pour les véhicules équipés d'un moteur à carburant diesel ;
– 1,00 pour les véhicules équipés d'un moteur autre qu'à carburant diesel,

et où « c » représente un facteur exponentiel qui équivaut à 0,5 lorsque les émissions de CO₂ ne dépassent pas 90 g/km CO₂ et qui est incrémenté de 0,10 pour chaque tranche supplémentaire de 10 g de CO₂/km. »

Article 2

Afin de faire suite à la demande du Conseil d'État, formulée dans son avis du 9 juin 2020, la commission propose de remplacer les termes « peut être accordé sur demande » par les termes « est accordé sur demande » à l'endroit de l'article 2 du projet de loi.

Contrairement aux amendements adoptés le 5 mars 2020, le paragraphe en question de l'article 36 de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement se voit attribuer le numéro (2) et non pas le (2bis). Ainsi, par l'article 6, point 2, de la loi du 21 décembre 2012 portant modification : de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu ; de la loi modifiée du 16 octobre 1934 concernant l'impôt sur la fortune ; de la loi générale des impôts modifiée du 22 mai 1931 (« Abgabenordnung ») ; de la loi modifiée du 30 juin 1976 portant 1. création d'un fonds pour l'emploi ; 2. réglementation de l'octroi des indemnités de chômage complet ; de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement ; de la loi modifiée du 12 février 1979 concernant la taxe sur la valeur ajoutée ; de la loi modifiée du 30 juillet 2002 déterminant différentes mesures fiscales destinées à encourager la mise sur le marché et l'acquisition de terrains à bâtir et d'immeubles d'habitation.

La commission propose de modifier l'article 2 comme suit :

Art. 2. L'article 36, paragraphe ~~2bis~~, de la même loi, ~~de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement~~ est modifié comme suit :

« (~~2bis~~) Un remboursement de 125 euros par année de la taxe payée est peut être accordé sur demande pour une seule voiture à personnes (M1) par ménage se composant d'au moins cinq personnes. Cette disposition vaut également pour les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2001 visés à l'article 37. Ce remboursement ne peut avoir pour effet de rendre la taxe annuelle négative. Un règlement grand-ducal spécifiera le contenu de la demande et les pièces à joindre ainsi que les modalités relatives à l'introduction de la demande et du remboursement. »

Article 3

Comme suite logique de l'amendement 1, qui propose d'insérer la date de l'entrée en vigueur de la loi dans le corps de l'article 1^{er}, l'article 3 devient superfétatoire et peut dès lors être supprimé.

La commission propose par conséquent de supprimer l'article 3 :

~~« La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois suivant la publication de la présente loi au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg. »~~

Une lettre d'amendement sera à préparer par le secrétariat de la commission.

Dans un second temps, il est rappelé que trois propositions d'amendement au présent projet de loi ont été introduites par le groupe politique CSV lors de la réunion jointe du 27 février 2020 de la Commission des Finances et du Budget et de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics. Une note explicative est parvenue aux membres de la commission, qui est présentée aux membres de la commission de la présente commission.

En effet, l'amendement 2 proposé par le groupe politique CSV avait prévu une augmentation du remboursement qui peut être accordé sur demande pour une seule voiture à personnes (M1) par ménage se composant d'au moins cinq personnes. Il a été ainsi proposé de procéder à une augmentation de 45 euros pour atteindre un montant global remboursable de 125 euros. Cet amendement a été adopté le 12 mars 2020 par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics. L'amendement 3 proposé est directement lié à l'amendement 2.

L'amendement 1 propose pourtant de rajouter un nouvel alinéa à l'article 1^{er} du projet de loi en question en stipulant que lorsque le certificat de conformité communautaire (certificat de conformité) ou son équivalent, renseignent deux valeurs de CO₂, la valeur la moins élevée devrait être considérée pour le calcul de la taxe des voitures à personnes.

Le commentaire de l'article de la proposition d'amendement du groupe politique CSV précise que :

« Sachant que les certificats de conformité émis après le 1^{er} janvier 2021 ne renseignent plus de valeur des émissions de CO₂ suivant la méthode NEDC, il convient de s'en remettre aux seules valeurs CO₂ disponibles à partir de cette date, i.e. celles déterminées via la méthode WLTP. »

Le représentant du Ministère relève que le certificat de conformité renseigne toujours plusieurs valeurs CO₂ (conditions urbaines, conditions extra-urbaines, combinées, etc.). Il serait donc nécessaire de clarifier que seulement les valeurs

CO₂ combinées sont à considérer et que, si deux de ces valeurs CO₂ combinées sont indiquées dans un même certificat de conformité, la valeur CO₂ combinée la moins élevée serait à considérer pour déterminer la taxe pour les voitures à personnes. Cependant, et comme également indiqué dans le commentaire de l'article de la proposition soumise par le groupe politique CSV, il est opportun d'appliquer au plus tard à partir du 1^{er} janvier 2021 la valeur WLTP pour le calcul de la taxe pour les voitures à personnes, même s'il pourrait y avoir encore des certificats de conformité (COC) indiquant les deux valeurs NEDC et WLTP après le 31 décembre 2020.

Le règlement d'exécution 2017/1153 de la Commission du 2 juin 2017 établissant une méthode de détermination des paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de la modification de la procédure d'essai réglementaire et modifiant le règlement (UE) 1014/2010, indique qu'un constructeur a l'obligation, pour les types existants de voitures particulières M1, de déterminer les émissions de CO₂ NEDC avec l'outil de corrélation, prévu à l'annexe I de ce même règlement, jusqu'au 31 décembre 2020. Cette date devrait être considérée comme une obligation du fabricant liée à la réception par type de ses systèmes d'émission. En effet, à partir du 1^{er} janvier 2020, le règlement 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n°443/2009 et (UE) n°510/2011, fixe un objectif à l'échelle du parc automobile de l'Union européenne de 95g de CO₂/km pour les émissions moyennes des voitures particulières neuves immatriculées et un objectif à l'échelle du parc automobile des États membres de 147g de CO₂/km pour les émissions moyennes des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés jusqu'au 31 décembre 2020. Les seuils d'émissions des véhicules sont déterminés conformément au règlement (CE) n°692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du règlement (CE) n°715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules et au règlement d'exécution (UE) n°2017/1153 précité en ce qui concerne les voitures particulières ainsi qu'au règlement d'exécution (UE) n°2017/1152 de la Commission du 2 juin 2017 établissant une méthode de détermination des paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de la modification de la procédure d'essai réglementaire en ce qui concerne les véhicules utilitaires légers. À partir du 1^{er} janvier 2021, les prédicts seuils seront déterminés conformément au règlement (UE) n°2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 complétant le règlement (CE) n°715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE)

n°692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n°1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n°692/2008.

En résumé, les constructeurs doivent obligatoirement indiquer jusqu'au 31 décembre 2020 les deux valeurs moyennes d'émissions CO₂, NEDC (valeur recalculée ou mesurée) et WLTP (mesurée), sur le certificat de conformité. Cette approche était uniquement retenue dans un objectif de ne pas introduire par l'intermédiaire d'un nouveau processus d'homologation des dispositions plus restrictives pour les constructeurs en matière des seuils CO₂, étant donné que les limites fixées jusqu'à la fin de l'année 2020 en matière des émissions de CO₂ se basaient sur l'ancien cycle d'homologation NEDC. En outre, avec cette approche, il a été également accordé aux constructeurs un certain temps pour s'adapter à ces nouvelles dispositions et pour développer déjà des véhicules moins polluants.

De ce qui précède résulte que, si un véhicule est mis sur le marché européen, le constructeur a actuellement l'obligation de délivrer un COC aux fins de l'immatriculation qui renseigne les deux valeurs NEDC et WLTP. Le modèle du prédit certificat est jusqu'à présent déterminé à l'annexe IX de la directive 2007/46 du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules. Cependant, aucune date butoir n'est prévue concernant l'abolition de la valeur NEDC CO₂ sur le certificat de conformité. Cela pourrait entraîner un risque que divers fabricants continuent de fournir des valeurs NEDC. En particulier, il pourrait y avoir des problèmes en ce qui concerne la fiscalité, qui est basée dans divers pays sur les émissions de CO₂, y compris le Luxembourg. De plus, l'indication des valeurs de CO₂ NEDC dans le COC représente une potentielle source de confusion pour les consommateurs.

Pourtant, l'article 36, paragraphe 4, du nouveau règlement-cadre 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n°715/2007 et (CE) n°595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, applicable à partir du 1^{er} septembre 2020, stipule que le COC devrait être adapté jusqu'au septembre 2020. Lors de la réunion du comité technique pour les véhicules à moteur de la Commission européenne du 30 janvier 2020, un règlement d'exécution de la Commission concernant les exigences administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, a été adopté. Toutefois la problématique décrite concernant le manque d'une date butoir précise, après laquelle la valeur CO₂ NEDC ne devrait plus être saisie dans le COC, n'a pas été redressée. Ainsi, en vertu des dispositions du nouveau règlement d'exécution, le champ 49.1, indiquant les valeurs NEDC, va

persister dans le futur COC. D'ailleurs, une note de bas de page dans le règlement précité indique que la valeur CO₂ NEDC n'est pas à saisir lorsque la valeur ne s'applique pas.

En effet, l'article 5 du règlement d'exécution 2017/1153 précité, exige pour la détermination des soi-disant « super-crédits » une valeur NEDC dans le COC jusqu'au 31 décembre 2022 si la valeur CO₂ NEDC mesurée d'une voiture particulière neuve est inférieure à 50 g CO₂/km ce qui rend impossible d'abolir tout simplement le champ 49.1 du COC.

De ce qui précède, l'information en ce qui concerne la valeur d'émission CO₂ mesurée par l'ancien cycle NEDC a été uniquement maintenue pour le calcul et la vérification des objectifs définis à l'échelle de l'Union européenne en matière des émissions CO₂ de véhicules à personnes, étant donné que tous ces seuils ont été déterminés en fonction des valeurs NEDC. Cependant, le maintien du champ 49.1 dans le COC n'a absolument aucune relation avec la taxation des véhicules et l'esprit des modifications introduites dans la réglementation européenne était effectivement d'avoir des véhicules moins polluants sur les voies publiques de l'Union européenne.

En vue de clarifier cette incohérence, la Commission européenne a été consultée pour attirer l'attention de la Commission sur la problématique que certains constructeurs pourraient continuer à indiquer des valeurs CO₂ NEDC dans le COC pour profiter au-delà du 31 décembre 2020 des avantages fiscaux dans certains pays de l'Union. Une telle approche pourrait contribuer à une concurrence déloyale entre les constructeurs au niveau européen. D'ailleurs, en ce qui concerne les garagistes luxembourgeois, une telle approche aurait comme conséquence que les garagistes ne pourraient pas garantir, lors de la vente d'un véhicule, que la valeur NEDC combinée sera encore indiquée dans le COC lors de la livraison de la voiture, ce qui engendrerait une grande incertitude pour le vendeur ainsi que pour le consommateur.

Ainsi, il a été proposé en date du 2 mars 2020 et en date du 9 mars 2020 à la Commission européenne (DG GROW) d'apporter une précision supplémentaire à la législation européenne en vigueur afin de préciser que la valeur NEDC ne pourra être enregistrée dans le COC que si cela est requis par la réglementation applicable. Si cette information n'est pas requise, le fabricant ne doit en aucun cas indiquer une valeur NEDC dans le COC.

En date du 12 mars 2020 et après avoir consulté la DG CLIMA, la DG GROW a donné une suite favorable à la proposition introduite. En effet, les deux directions générales de la Commission européenne sont abouties à la conclusion qu'il fallait procéder à une approche harmonisée européenne afin d'éviter tout abus. Ainsi, la Commission a indiqué, afin de résoudre le problème de manière appropriée, il y a lieu de redresser cette problématique parallèlement par le règlement Euro 6 (WLTP) et par le règlement de corrélation

« Climat ». En ce qui concerne le règlement de corrélation « Climat » la problématique pourrait être résolue par une modification du règlement de surveillance des émissions CO₂, dont une proposition d'amendement est en cours d'élaboration.

Cependant, un amendement de la législation Euro 6 n'est pas prévu avant la fin de l'année 2020, c'est-à-dire pas à temps pour garantir l'applicabilité à partir du 1^{er} janvier 2021.

Par conséquent, la Commission européenne suggère de transformer la proposition introduite dans une question qui sera soumise au « Forum » (Comité au sein de la Commission européenne, regroupant les autorités d'homologation et les autorités de surveillance du marché) afin de déterminer une approche harmonisée appropriée avec les États membres. Malheureusement, la réunion planifiée au mois de mai du « Forum » n'a pas pu avoir lieu suite à la crise sanitaire.

De ce qui précède, il a été proposé aux membres de la Commission des Finances et du Budget et de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics de ne pas retenir l'amendement proposé.

Cependant, en vue de tenir compte des effets négatifs causés par la crise sanitaire, il est proposé de décaler la date d'application, à partir de laquelle la valeur CO₂ combinée déterminée par le nouveau cycle d'homologation WLTP est utilisée pour déterminer la taxe pour les voitures à personnes, au 1^{er} janvier 2021, c'est-à-dire la date ultime possible. Pour toutes les voitures dont la 1^{ère} mise en circulation se ferait à partir du 1^{er} janvier 2021, la valeur WLTP serait appliquée, tandis que pour toutes les voitures dont la 1^{ère} mise en circulation se ferait avant le 1^{er} janvier 2021, la valeur NEDC continuerait à être appliquée jusqu'à la mise hors circulation définitive du véhicule.

Une telle approche permet de garantir une démarche harmonisée avec une seule date bien précise pour la mise en application des dispositions y relatives et d'éliminer toutes incertitudes pour les garagistes et les futurs propriétaires des voitures à personnes.

Monsieur Gilles Roth (CSV) constate avec satisfaction que les propositions de son parti politique ont été suivies par les amendements adoptés dans la présente réunion.

4. 7520 Projet de loi relatif à la promotion du transport combiné

D'emblée Madame Chantal Gary (« déi gréng ») est désignée rapportrice du projet de loi.

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 transport 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 Merttert 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.

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.

La commission procède ensuite à l'examen des articles à la lumière de l'avis du Conseil d'État.

Intitulé

Dans son avis du 16 juin 2020, le Conseil d'État suggère de libeller l'intitulé comme suit : « Loi du (...) relative à un régime d'aides pour la promotion du transport combiné ».

La commission décide de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} définit les opérateurs éligibles au régime d'aides et n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État. Du point de vue légistique, le Conseil d'État suggère d'insérer la forme abrégée à l'article 2, et de supprimer à l'article sous examen les termes « (UTI) ».

La commission parlementaire décide de reprendre la proposition d'ordre légistique du Conseil d'État :

« Art. 1^{er}. 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 les unités de transport intermodal (UTI) par chemin de fer, ou par barge. »

Article 2

L'article 2 est consacré aux définitions.

Il n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État dans son avis du 16 juin 2020.

Du point de vue légistique, le Conseil d'État propose d'entourer les termes à définir de guillemets. Au point 1, il suggère de viser les « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (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^{ème} et 25^{ème} sessions et des modifications apportées lors de la 12^{ème} assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, le 30 septembre 2015 ».

Il suggère de libeller le point 4 comme suit :

« 4° « unité de transport intermodal », ci-après « UTI » : tout conteneur terrestre ou maritime [...] à au moins un TEU ; ».

Au point 7, il propose de rédiger les termes « surcoût lié à [...] » au singulier.

Au point 8, il propose de remplacer les termes « €/tonnes-kilomètres » par les termes « euros par tonnes-kilomètres ».

La Commission parlementaire décide de suivre les propositions d'ordre légistique de la Haute Corporation et l'article se lira dès lors comme suit :

« 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 (CIM), ci-après « CIM », appendice B à de 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^{ème} et 25^{ème} sessions et des modifications apportées lors de la 12^{ème} assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, le 30 septembre 2015 ;

- 2° **« opérateur »** : entreprise ou groupement d'entreprises qui supporte, conformément aux articles 4 et 5, sur le maillon central de transport entre terminaux intermodaux, le risque financier d'organiser un service ferroviaire ou fluvial complet dans une chaîne de transport combiné ;
- 3° **« Twenty foot equivalent unit » (TEU), 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 ;
- 4° **« unités 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 ;
- 5° **« terminal intermodal »** : tout terminal ou centre de transbordement ferroviaire ou fluvial ;
- 6° **« UTI manutentionnée »** : toute UTI manutentionnée sur un terminal intermodal au Luxembourg ;
- 7° **« surcoûts liés à l'utilisation de l'infrastructure »** : 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 ;
- 8° **« 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 ;
- 9° **« coût total du transport »** : le coût total du transport des UTI manutentionnées 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 transbordement. »

Article 3

L'article 3 décrit l'objet du projet de loi sous rubrique.

L'article n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État dans son avis du 16 juin 2020. Cependant, il suggère à l'alinéa 1^{er} d'écrire « le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après « ministre », » et de remplacer les numérotations « 1., 2., ... » par celles de « 1°, 2°, ... ».

La Commission parlementaire décide de suivre cette proposition. L'article 3 se lira donc comme suit :

« Art. 3. Dispositions générales

*Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, **désigné** ci-après **par** « **le** 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 combiné ferroviaire et fluvial de marchandises en vertu de la présente loi sont :

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

Article 4

L'article 4 décrit l'objet de l'aide au transport ferroviaire intérieur d'UTI.

Cet article n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État dans son avis du 16 juin 2020.

Du point de vue légistique, la Haute Corporation suggère d'écrire « kilomètres » en toutes lettres.

La Commission parlementaire fait sienne cette proposition.

L'article se lira comme suit :

« Art. 4. Aide au transport ferroviaire intérieur d'UTI

*Toutes les relations intérieures entre terminaux intermodaux organisées au moins sur 20 ~~km~~ **kilomètres** ou comprenant la collecte d'UTI en vue de leur regroupement ou de leur envoi par train ou barge à destination d'autres États, ou la distribution d'UTI venant d'autres États par train, ou barge vers les différents terminaux intermodaux situés au Luxembourg, peuvent faire l'objet d'une aide. »*

Article 5

L'article 5 n'appelle aucune observation, ni de la part du Conseil d'État dans son avis du 16 juin 2020, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 6

L'article 6, qui a trait au « calcul de l'aide en cas de transport combiné ferroviaire intérieur », n'appelle aucune observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 16 juin 2020.

Par analogie aux suggestions faites par le Conseil d'État à l'endroit de l'article 7, la commission parlementaire décide d'adapter l'article 6 en remplaçant « EUR » par « euros ». L'article se lira donc comme suit :

« Art. 6. Calcul de l'aide en cas de transport combiné ferroviaire intérieur

Il est prévu une aide par train comprenant :

- 1° une part fixe par train (X) ;*

$X = 1.600 \text{ 1 600 EUR euros ;}$

2° une part variable, fonction du nombre d'UTI manutentionnées (Y), visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation des infrastructures ;

$Y = 30 \text{ EUR euros.}$

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

Article 7

L'article 7 décrit le calcul de l'aide en cas de transport combiné ferroviaire international.

Le Conseil d'État ne soulève pas d'observation quant au fond. Du point de vue légistique, il suggère à l'alinéa 1^{er}, point 1, phrase liminaire, de faire suivre les termes « courte et moyenne distance » d'un deux-points. Les différentes valeurs de Y sont à énumérer suivant une subdivision en lettres minuscules suivies d'une parenthèse fermante (a), b), c)), les lettres a) et b) se terminant par un point-virgule et la lettre c), par un point final.

La Commission parlementaire décide de suivre cette proposition.

Article 8

L'article 8 décrit le calcul de l'aide en cas de transport combiné fluvial international. Par analogie à l'observation légistique formulée à l'endroit de l'article 7, la commission parlementaire décide de suivre la proposition du Conseil d'État et d'adapter l'article en question de la manière suivante :

« Art. 8. Calcul de l'aide en cas de transport combiné fluvial international
Il est prévu une aide par barge, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article 9 et comprenant :

1° une part fixe par barge (X) :

$X = 3.600 \text{ 3 600 EUR euros ;}$

2° une part variable, fonction du nombre d'UTI manutentionnées (Y), visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation des infrastructures ;

$Y = 30 \text{ EUR euros.}$

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

Article 9

L'article 9 reprend les limites d'aides et n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État.

Du point de vue légistique, le Conseil d'État suggère de supprimer le terme « et » après le point-virgule au point 2.

La Commission parlementaire fait sienne cette observation.

Article 10

L'article 10 reprend la forme de l'aide qui est une subvention directe et n'appelle aucune observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 16 juin 2020.

Article 11

L'article 11 liste les exigences applicables au dossier de demande d'aide. Des informations détaillées sont exigées en plus de celles requises sous l'empire de la loi précitée du 26 mai 2016. Certaines des informations demandées se trouvaient auparavant exigées à l'article 13 de la loi précitée du 26 mai 2016.

Le Conseil d'État relève que l'ensemble du dossier est à redéposer chaque année. Il suggère aux auteurs de s'inspirer d'autres dispositions en matière d'aides aux entreprises permettant aux entreprises concernées de donner leur accord préalable prévoyant des formalités allégées. Ainsi, la loi du 9 août 2018 relative à un régime d'aides en faveur des petites et moyennes entreprises prévoit que : « L'entreprise donne l'accord préalable aux ministres afin qu'ils puissent vérifier auprès de l'Administration des contributions directes, de l'Administration de l'enregistrement et des domaines et du Centre commun de la sécurité sociale, que l'entreprise ne s'est pas soustraite aux charges fiscales ou sociales, sinon elle joint les certificats de ces administrations prouvant que toutes les charges fiscales ou sociales ont été payées. »

Afin de permettre aux entreprises de déposer un dossier complet et dans l'optique de ne pas freiner la procédure de la demande, la commission parlementaire décide de ne pas adopter la suggestion du Conseil d'État, mais de suivre l'exemple de l'article 90 du règlement grand-ducal du 8 avril 2018 portant exécution de la loi du 8 avril 2018 sur les marchés publics et portant modification du seuil prévu à l'article 106 point 10° de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988. Par ailleurs, moins de 10 opérateurs sont actifs dans le secteur du transport combiné et poseront chaque année une demande d'aide. Étant donné que chacun d'entre eux est susceptible d'avoir un subside de plusieurs centaines de milliers d'euros voire plus, il est considéré que la charge supplémentaire pour la délivrance des attestations est tout à fait proportionnelle par rapport aux montants en cause.

Du point de vue légistique, le Conseil d'État suggère de supprimer le terme « et » après le point-virgule aux paragraphes 4 et 5. Par ailleurs, les subdivisions en lettres minuscules suivies par une parenthèse fermante sont à remplacer par des subdivisions en points (1°, 2°, 3°, ...). Les subdivisions en tirets sont, quant à elles, à remplacer par des subdivisions en lettres minuscules suivies par une parenthèse fermante (a), b), c), ...).

Au paragraphe 4, lettre c), le Conseil d'État suggère de viser l'« Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA ».

Au paragraphe 5, lettre d), il demande d'écrire « à l'article 12, paragraphe 1^{er}, lettres e) et f) » en adaptant le renvoi conformément à l'observation relative aux subdivisions.

La commission parlementaire décide de faire droit à ces suggestions d'ordre légistique et d'adapter l'article en question comme suit :

« Art. 11. 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 12.

(3) Les dossiers de candidature comprennent une partie d'information générale et une partie relative au transport combiné 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, et 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 ; et

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

(5) La partie d'information relative au transport combiné, 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 combiné que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec l'utilisation des aides. 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 le tableau 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 ou tableau 2 de l'annexe 2 ;*
 - b) *un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 ou 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 ou tableau 2 de l'annexe 2 ; et*
 - d) *un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 ou 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 12(1), **paragraphe 1^{er}, points 5 et 6 e) et f)**.*
 - 5° *le renseignement des coûts de transbordement pour l'utilisation du 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 30 juin 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. »*

Article 12

L'article 12 précise les conditions d'éligibilité aux différentes aides. Il prévoit la principale nouveauté de la loi en projet, en ce que la distance minimale éligible pour tout transport par barge éligible au régime d'aides est réduite de 150 à 50 kilomètres, depuis ou vers un terminal multimodal luxembourgeois.

Au paragraphe 2, lettre a), le Conseil d'État relève que la condition d'une distance minimale de 25 kilomètres pour transport combiné ferroviaire sur le territoire national entre deux terminaux intermodaux luxembourgeois ne semble pas compatible avec l'article 4 prévoyant l'aide au transport ferroviaire intérieur pour les relations intérieures entre terminaux intermodaux organisées au moins sur 20 kilomètres.

La commission parlementaire décide de prendre en considération le souci du Conseil d'État et d'adapter la distance minimale uniformément à 20 kilomètres, distance prévue également dans la loi relative à la promotion du transport combiné du 26 mai 2016.

Du point de vue légistique, le Conseil d'État suggère de remplacer les subdivisions en lettres par des subdivisions en points (1°, 2°, 3°, ...) aux paragraphes 1^{er} et 2, alinéa 1^{er}.

Ainsi, l'article 12 se lira comme suit :

« Art. 12. 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 achemine des unités de transport intermodal (UTI) par chemin de fer ou par barge ;*
- 2° Les UTI remises au transport sont couvertes par une lettre de voiture afin de donner droit à l'aide ;*
- 3° 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 ;*
- 4° Le transport combiné concerne des UTI faisant l'objet de transbordement dans un terminal intermodal situé au Luxembourg ;*
- 5° Le transport combiné est régulier, sa fréquence et ses horaires sont connus d'avance et publiés ;*
- 6° Le transport combiné 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) En outre, des conditions particulières d'éligibilité sont définies pour :

1° le transport combiné ferroviaire intérieur :

Tout transport combiné ferroviaire sur le territoire national entre deux terminaux intermodaux luxembourgeois, organisé sur une distance minimale de 25 20 kilomètres est éligible.

2° le transport combiné ferroviaire international :

Un train est éligible si plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées horizontalement ou verticalement sur un terminal intermodal à Luxembourg.

3° le transport combiné fluvial international :

Une barge est éligible si elle parcourt au moins 50 kilomètres depuis ou vers un terminal intermodal luxembourgeois et si plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées sur 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. »

Article 13

L'article 13 décrit la procédure d'octroi de l'aide et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 16 juin 2020, ni d'observation de la commission parlementaire.

Article 14

L'article 14 décrit la procédure de contrôle de l'aide et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la commission parlementaire.

Article 15

L'article 15 prévoit la procédure à respecter en cas de cessation ou de modification d'activité de l'opérateur bénéficiaire et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 16

L'article 16 décrit les règles de cumul et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la commission parlementaire.

Article 17

L'article 17 prévoit les dispositions à respecter en matière de documentation des aides octroyées et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 18

L'article 18 contient des dispositions pénales et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 19

L'article 19 limite la durée du régime à quatre ans et a un effet rétroactif dans la mesure où il s'applique aux transports effectués après le 1^{er} janvier 2019. Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 20

L'article 20 abroge la loi précitée du 26 mai 2016. Le Conseil d'État souhaite supprimer cette disposition, étant donné que l'abrogation d'un acte ayant prévu une période d'application qui est déjà venue à terme avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation est à écarter.

La commission parlementaire se rallie à la proposition du Conseil d'État et décide de supprimer l'article 20.

~~« Art. 20. Disposition abrogatoire~~

~~La loi du 26 mai 2016 relative à la promotion du transport combiné est abrogée.»~~

Formule de promulgation

Le Conseil d'État rappelle que la formule de promulgation est à ajouter qu'au même moment que le préambule et la suscription. La commission parlementaire a décidé de supprimer la formule de promulgation dans le projet de loi sous objet :

~~« 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

L'annexe 1 ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Annexe 2

Le Conseil d'État souhaite supprimer les termes « ANNEXE 2 » précédant le tableau 2.

La commission parlementaire fait suite à cette demande.

Un projet de rapport est à préparer pour la prochaine réunion.

5. Divers

Aucun point « divers » n'est abordé.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back

7520

Loi du 31 juillet 2020 relative à un régime d'aides pour la promotion du transport combiné.

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

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 14 juillet 2020 et celle du Conseil d'État du 17 juillet 2020 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1^{er}. 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 les unités de transport intermodal 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^{ème} et 25^{ème} sessions et des modifications apportées lors de la 12^{ème} assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, le 30 septembre 2015 ;
- 2° « opérateur » : entreprise ou groupement d'entreprises qui supporte, conformément aux articles 4 et 5, sur le maillon central de transport entre terminaux intermodaux, le risque financier d'organiser un service ferroviaire ou fluvial complet dans une chaîne de transport combiné ;
- 3° « 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 ;
- 4° « 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 ;
- 5° « terminal intermodal » : tout terminal ou centre de transbordement ferroviaire ou fluvial ;
- 6° « UTI manutentionnée » : toute UTI manutentionnée sur un terminal intermodal au Luxembourg ;
- 7° « surcoût lié à l'utilisation de l'infrastructure » : 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 ;
- 8° « 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 ;
- 9° « coût total du transport » : le coût total du transport des UTI manutentionnées 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 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 combiné ferroviaire et fluvial de marchandises en vertu de la présente loi sont :

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

Art. 4. Aide au transport ferroviaire intérieur d'UTI

Toutes les relations intérieures entre terminaux intermodaux organisées au moins sur 20 kilomètres ou comprenant la collecte d'UTI en vue de leur regroupement ou de leur envoi par train ou barge à destination d'autres États, ou la distribution d'UTI venant d'autres États par train, ou barge vers les différents terminaux intermodaux situés au Luxembourg, peuvent faire l'objet d'une aide.

Art. 5. Aide au transport ferroviaire et fluvial international d'UTI

Tout service international au départ ou à l'arrivée d'un terminal intermodal au Luxembourg peut faire l'objet d'une aide.

Art. 6. Calcul de l'aide en cas de transport combiné 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 (Y), visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation des infrastructures :
Y = 30 euros.

La formule est la suivante : $X + Y \cdot \text{UTI}$.

Art. 7. Calcul de l'aide en cas de transport combiné ferroviaire international

Il est prévu une aide par train, modulable suivant la distance parcourue, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article 9 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 (Y), visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation de l'infrastructure :
 - a) Y = 30 euros pour une manutention verticale ;
 - b) Y = 10 euros pour une manutention horizontale.

La formule est la suivante : $X + Y \cdot \text{UTI}$.

Art. 8. Calcul de l'aide en cas de transport combiné fluvial international

Il est prévu une aide par barge, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article 9 et comprenant :

- 1° une part fixe par barge (X) :
X = 3 600 euros ;

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

$$Y = 30 \text{ euros.}$$

La formule est la suivante : $X + Y \cdot \text{UTI}$.

Art. 9. Limites de l'aide

Le calcul de l'aide visée aux articles 7 et 8 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 des UTI manutentionnées.

Art. 10. Forme de l'aide

L'aide est allouée sous forme de subventions directes.

Art. 11. 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 12.

(3) Les dossiers de candidature comprennent une partie d'information générale et une partie relative au transport combiné 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 combiné, 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 combiné que l'opérateur organise au cours de

- l'année calendrier concernée avec l'utilisation des aides. 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 le tableau 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 ou tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - b) un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 ou 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 ou tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - d) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 ou 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 12, paragraphe 1^{er}, points 5 et 6.
 - 5° le renseignement des coûts de transbordement pour l'utilisation du 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 30 juin 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.

Art. 12. 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 achemine des unités de transport intermodal par chemin de fer ou par barge ;
- 2° Les UTI remises au transport sont couvertes par une lettre de voiture afin de donner droit à l'aide ;
- 3° 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 ;
- 4° Le transport combiné concerne des UTI faisant l'objet de transbordement dans un terminal intermodal situé au Luxembourg ;
- 5° Le transport combiné est régulier, sa fréquence et ses horaires sont connus d'avance et publiés ;
- 6° Le transport combiné 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) En outre, des conditions particulières d'éligibilité sont définies pour :

1° le transport combiné ferroviaire intérieur :

Tout transport combiné ferroviaire sur le territoire national entre deux terminaux intermodaux luxembourgeois, organisé sur une distance minimale de 20 kilomètres est éligible.

2° le transport combiné ferroviaire international :

Un train est éligible si plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées horizontalement ou verticalement sur un terminal intermodal à Luxembourg.

3° le transport combiné fluvial international :

Une barge est éligible si elle parcourt au moins 50 kilomètres depuis ou vers un terminal intermodal luxembourgeois et si plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées sur 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. 13. 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 11 ainsi que des divers relevés fournis suivant les annexes 1 et 2. 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. 14. 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 11 aux critères d'éligibilité définis à l'article 12.

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

Art. 15. 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 11, 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. 16. 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 9.

Art. 17. 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 11 et les critères d'attribution des aides ont été respectés.

Art. 18. 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. 19. Durée d'application

La présente loi s'applique jusqu'au 31 décembre 2022.

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^{er} janvier 2019.

ANNEXE 1

| | Année de demande d'aide | Prévision pour l'année suivante |
|--|-------------------------|---------------------------------|
| 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

Tableau 1 - Transport par train

| |
|----------------------------|
| Opérateur |
| |
| Numéro contrat |
| |
| Date du départ du train |
| |
| Semaine du calendrier |
| |
| Nom lieu de départ |
| |
| Nom lieu d'arrivée |
| |
| Distance |
| |
| Nombre de wagons par train |
| |

| |
|--|
| Poids des caisses et marchandises des UTI manutentionnées en tonne |
| |
| Type de manutention (horizontale ou verticale) |
| |
| Capacité train en TEU |
| |
| Type d'UTI (container ou semi-remorque) |
| |
| Nombre d'UTI transportées par train |
| |
| Nombre d'UTI manutentionnées par train |
| |
| Coûts 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 |
| |
| Coûts par UTI manutentionnée : |
| Coûts de circulation du train par UTI manutentionnée |
| Coûts des trains par UTI manutentionnée |
| Coûts administratifs par UTI manutentionnée |
| Coûts de transbordement par UTI manutentionnée |
| Coûts totaux par UTI manutentionnée |
| |

Tableau 2 - Transport par barge

| |
|----------------------------|
| Opérateur |
| |
| Numéro contrat |
| |
| Date du départ de la barge |
| |
| Semaine du calendrier |
| |

| |
|--|
| Nom lieu de départ |
| |
| Nom lieu d'arrivée |
| |
| Distance |
| |
| Poids des caisses et marchandises des UTI manutentionnées en tonne |
| |
| Capacité barge en TEU |
| |
| Nombre d'UTI transportées par barge |
| |
| Nombre d'UTI manutentionnées par barge |
| |
| Coûts par barge : |
| Coûts de circulation de la barge |
| Coûts administratifs par barge |
| Coûts de transbordement par barge |
| Coûts totaux par barge |
| |
| Coûts par UTI manutentionnée : |
| Coûts de circulation de la barge par UTI manutentionnée |
| Coûts des barges par UTI manutentionnée |
| Coûts administratifs par UTI manutentionnée |
| Coûts de transbordement par UTI manutentionnée |
| Coûts totaux par UTI manutentionnée |

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.

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

Cabasson, le 31 juillet 2020.
Henri

Doc. parl. 7520 ; sess. ord. 2019-2020.

