



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 8034

Projet de loi relative à un régime d'aides pour la promotion du transport ferroviaire et fluvial

Date de dépôt : 27-06-2022

Date de l'avis du Conseil d'État : 13-12-2022

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

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
27-06-2022	Déposé	8034/00	<u>5</u>
25-10-2022	Avis du Conseil d'Etat (25.10.2022)	8034/01	<u>26</u>
05-12-2022	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics	8034/02	<u>31</u>
13-12-2022	Avis complémentaire du Conseil d'État (13.12.2022)	8034/03	<u>48</u>
16-12-2022	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) : Madame Chantal Gary	8034/04	<u>51</u>
20-12-2022	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°24 Une demande de dispense du second vote a été introduite	8034	<u>76</u>
20-12-2022	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°24 Une demande de dispense du second vote a été introduite	8034	<u>78</u>
23-12-2022	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (23-12-2022) Evacué par dispense du second vote (23-12-2022)	8034/05	<u>95</u>
16-12-2022	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (09) de la reunion du 16 décembre 2022	09	<u>98</u>
01-12-2022	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (07) de la reunion du 1 décembre 2022	07	<u>101</u>
23-12-2022	Publié au Mémorial A n°685 en page 1	8034	<u>124</u>

Résumé

N° 8034

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

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

RESUME

Le projet de loi de 17 articles et de 4 annexes se propose de soutenir le transport ferroviaire et fluvial en tant qu'éléments importants d'une politique de mobilité durable et respectueuse de l'environnement aussi bien en ce qui concerne le transport conventionnel que le transport combiné ou intermodal. Son double objectif est d'un côté la prolongation du régime d'aide actuel en faveur du transport combiné et de l'autre côté l'extension du champ d'application en ce qui concerne le transport conventionnel.

L'objectif politique du régime d'aide envisagé reste donc similaire à celui poursuivi avec le régime initial de 2015 et avec le régime actuel. Il s'agit de favoriser le transport ferroviaire et le transport fluvial par rapport au transport routier, préféré par les opérateurs en raison de son coût plus faible et de sa plus grande flexibilité. Cette préférence pour le transport routier contribue cependant à l'encombrement des routes luxembourgeoises et européennes et par conséquent aux émissions de dioxyde de carbone au Luxembourg.

L'extension du régime d'aide actuel vise à encourager de nouveaux opérateurs, non concernés par le transport combiné, à privilégier le transport de marchandises par trains ou barges afin 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 nouvelles aides peuvent être octroyées et versées pour tout transport ferroviaire intérieur ou transport ferroviaire ou fluvial international réalisé à partir du 1^{er} janvier 2023 et jusqu'au 31 décembre 2027 inclus.

8034/00

N° 8034

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

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

* * *

(Dépôt: le 27.6.2022)

SOMMAIRE:

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

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons :

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

Palais de Luxembourg, le 1 juin 2022

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

François BAUSCH

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1^{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 des unités de transport intermodal ou du fret conventionnel par chemin de fer, ou par barge.

Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par :

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

Art. 3. Dispositions générales

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

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

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

Art. 4. Aide au transport ferroviaire intérieur

Peuvent faire l'objet d'une aide :

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

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

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

Art. 6. Aide au transport fluvial

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

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

Il est prévu une aide par train comprenant :

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

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

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

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

- 1° une part fixe par train (X), dégressive en fonction de la distance totale du trajet et visant à promouvoir le transport combiné courte et moyenne distance :
 - a) $X = 1\ 600$ euros pour une distance ferroviaire inférieure à 400 kilomètres ;
 - b) $X = 1\ 200$ euros pour une distance ferroviaire comprise entre 400 et 800 kilomètres ;
 - c) $X = 600$ euros pour une distance ferroviaire supérieure à 800 kilomètres ;
- 2° une part variable, fonction du nombre d'UTI manutentionnées (Z), visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation de l'infrastructure (Y) :
 $Y = 30$ euros pour une manutention verticale ou horizontale.

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

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

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

1° une part fixe par barge (X) :

$X = 3\ 600$ euros ;

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

$Y = 30$ euros ;

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

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

Art. 10. Limites de l'aide

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

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

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

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

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

Art. 11. Forme de l'aide

L'aide est allouée sous forme de subventions directes.

Art. 12. Demande de l'aide

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

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

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

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

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

(4) La partie d'information générale comprend :

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

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

3° les attestations établies par :

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

b) l'Administration des contributions directes ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 13. Critères d'éligibilité

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

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

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

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

Est éligible :

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

Un train est éligible si :

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

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

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

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

Art. 14. Octroi de l'aide

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

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

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

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

Art. 15. Contrôle de l'aide

L'opérateur s'engage :

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

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

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

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

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

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

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

Art. 17. Règles de cumul

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

Art. 18. Suivi des aides octroyées

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

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

Art. 19. Dispositions pénales

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

Art. 20. Durée d'application

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

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

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

Les aides peuvent être octroyées et versées pour tout transport ferroviaire intérieur ou transport ferroviaire ou fluvial international réalisé après le 1^{er} janvier 2022.

Art. 21. Abrogation

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

Art. 22. Compétence des tribunaux

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

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

*

ANNEXE 1

Transport d'UTI – Vue générale

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

*

ANNEXE 2

Transport d'UTI – Vue détaillée*Tableau 1 – Transport par train*

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

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

Tableau 2 – Transport par barge

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

*

ANNEXE 3

Transport conventionnel de marchandises – Vue générale

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

*

ANNEXE 4

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

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

Tableau 2 – Transport par barge

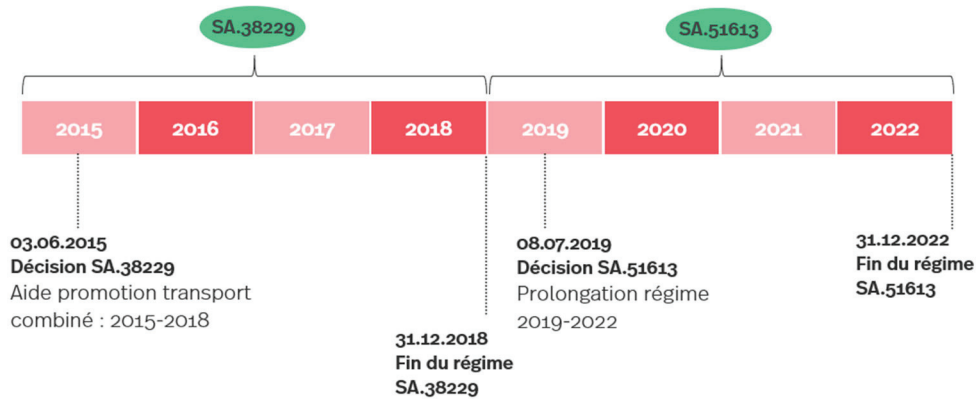
Opérateur
Numéro contrat
Date du départ de la barge
Nom lieu de départ
Nom lieu d'arrivée
Distance
Capacité barge en tonne
Poids des marchandises transportées en tonne par barge
Poids des marchandises manutentionnées en tonne par barge
Nombre de tranches de 50 tonnes manutentionnées par barge
Coûts de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

*

EXPOSE DES MOTIFS

1. Considérations générales

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



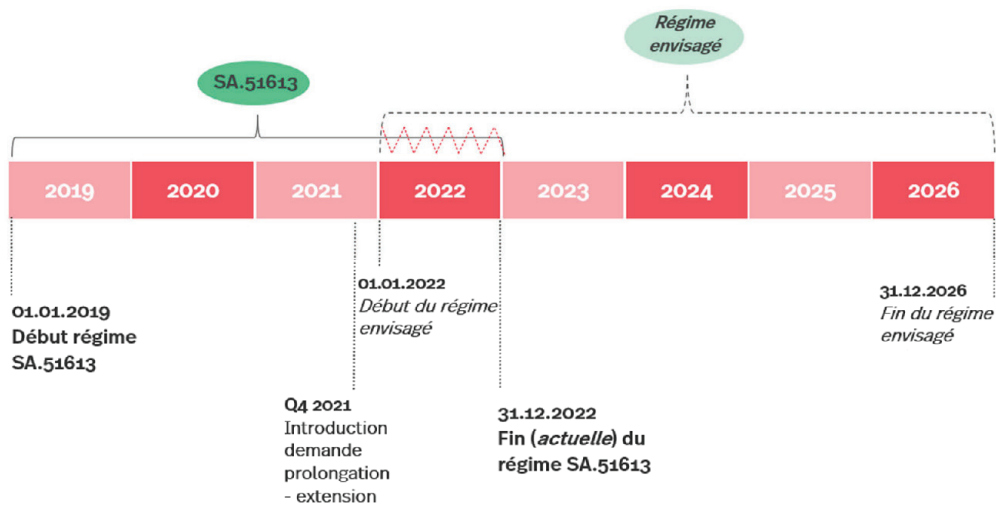
Ces deux régimes visent à encourager le développement du transport combiné dans le cadre de la mise en place d'une politique de mobilité durable et respectueuse de l'environnement. En effet, le transport par route a toujours été préféré par les opérateurs en raison de son coût inférieur et de sa flexibilité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

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

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

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

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



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

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

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

Synthèse du régime actuel (2019-2022) :

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

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

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

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

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

- Extension du régime en ce qui concerne le transport ferroviaire

Force est de constater que le nombre de trains transportant du fret conventionnel diminue alors que le transport de marchandises augmente¹. Il est donc désormais nécessaire de corriger cette défaillance du marché du fret ferroviaire conventionnel afin d'éviter un glissement du transport ferroviaire conventionnel vers la route mais aussi, afin d'encourager de nouveaux opérateurs à favoriser le transport ferroviaire par rapport au transport routier. Cette mesure permettrait de décongestionner davantage les routes.

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

- Extension du régime en ce qui concerne le transport fluvial

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

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

Synthèse du régime envisagé (2022-2026) :

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

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

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

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

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

ad article 1^{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 ou du fret conventionnel par chemin de fer, respectivement par barge, peuvent bénéficier d'une aide.

ad article 2

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

ad article 3

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

Les aides visent à promouvoir :

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

ad article 4

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

ad article 5

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

ad article 6

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

ad article 7

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

ad article 8

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

ad article 9

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

ad article 10

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

ad article 11

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

ad article 12

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

ad article 13

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

ad article 14

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

ad article 15

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

ad article 16

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

ad article 17

L'article 17 décrit les règles de cumul.

ad article 18

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

ad article 19

L'article 19 contient des dispositions pénales.

ad article 20

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

ad article 21

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

ad article 22

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

*

RESUME DU PROJET

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

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

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

*

FICHE FINANCIERE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

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

Mieux légiférer

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

2. Destinataires du projet :

– Entreprises/Professions libérales :	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
– Citoyens :	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input checked="" type="checkbox"/>
– Administrations :	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input checked="" type="checkbox"/>

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a.¹
 (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 administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non

¹ N.a. : non applicable.

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

- Si oui, quel est le coût administratif³ 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 personnel⁴ ? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui Non N.a.
Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui Non N.a.
Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
 - b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui Non
- Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui Non N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui Non
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.
Si oui, lequel ?
Remarques/Observations :

³ 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.).

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

Egalité des chances

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

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? 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 transfrontaliers⁶ ? 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

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

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

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

8034/01

N° 8034¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

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

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(25.10.2022)

Par dépêche du 15 juin 2022, 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 ainsi qu'une fiche d'évaluation d'impact.

Les avis des 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 abroger la loi du 31 juillet 2020 relative à un régime d'aides pour la promotion du transport combiné.

La loi précitée du 31 juillet 2020 proroge le régime d'aides instauré par la loi du 26 mai 2016 relative à la promotion du transport combiné et considéré par la Commission européenne dans ses décisions SA. 51613 et SA. 38229 comme compatible avec le marché intérieur. Le régime en vigueur est autorisé jusqu'au 31 décembre 2022.

Le régime en vigueur profite aux opérateurs de transport combiné. Sont couverts par le régime actuel le transport combiné ferroviaire (intérieur et international) d'unités de transport intermodal, ci-après « UTI », ainsi que le transport combiné fluvial international d'UTI.

Selon l'exposé des motifs, le « trafic intermodal continue à être grevé de coûts supplémentaires par rapport au transport routier », ce qui nécessite la prorogation du régime actuel. Au vu de l'exposé des motifs, il est de plus souhaitable « d'étendre le régime afin d'encourager de nouveaux opérateurs, non concernés par le transport combiné, à privilégier le transport de marchandises par trains ou par barges ». La loi en projet se propose ainsi d'étendre le régime d'aides aux opérateurs de fret conventionnel intérieur ainsi qu'au transport fluvial conventionnel international, ces extensions restant « en ligne avec les objectifs de base poursuivis dans les régimes d'aides au transport combiné, à savoir la décongestion des axes routiers et plus généralement, la réduction des émissions de dioxyde de carbone ».

Ce nouveau régime a fait l'objet d'une notification à la Commission européenne en date du 29 mars 2022. À ce jour, la Commission européenne n'a pas émis sa décision quant à la compatibilité de la prolongation du régime, ni de son extension au transport ferroviaire de fret conventionnel et au transport fluvial combiné international avec l'article 93 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

Sans observation.

Article 2

L'article sous examen est consacré aux définitions.

Au point 9° relatif à la définition du transport conventionnel de marchandises, il suffit d'indiquer qu'il s'agit du transport qui ne se fait pas au moyen d'UTI, la précision selon laquelle le transport se faisant directement sur un wagon ou une barge étant superfétatoire et donc à supprimer.

La définition du service de transport ferroviaire conventionnel au point 10° est superfétatoire. En effet, le point 9° définit déjà ce qu'il y a lieu d'entendre par transport conventionnel. Le transport ferroviaire étant de toute évidence effectué par la voie du rail, il semble superfétatoire d'introduire une définition *ad hoc*. Si les auteurs souhaitent maintenir une telle définition, il y aura alors lieu d'introduire une définition du service de transport fluvial conventionnel.

Article 3

Pour une meilleure lisibilité, à l'alinéa 2, il y aurait lieu de viser avec plus de précision les types d'aides accordées. Ainsi, au point 1°, le Conseil d'État demande aux auteurs de viser le « transport ferroviaire intérieur, conventionnel et d'UTI ». Au point 3°, il y a lieu de viser le « transport fluvial international, conventionnel et d'UTI ».

Article 4

L'article sous examen entend définir les transports ferroviaires intérieurs, conventionnels et combinés, éligibles à une aide.

L'article sous revue est à lire en combinaison avec l'article 13 de la loi en projet. Or, les dispositions sous revue se trouvent être redondantes par rapport à celles de l'article 13, paragraphe 2, point 2°, de la loi en projet, censées définir des conditions particulières d'éligibilité pour le transport ferroviaire intérieur. Il n'y a pas lieu de répéter, par ailleurs, en des termes différents, des conditions d'éligibilité en plusieurs articles du dispositif, une telle façon de procéder nuisant à la lisibilité du texte. Il convient par conséquent de supprimer cette redondance de conditions en procédant aux ajustements nécessaires, soit à l'article sous revue, soit à l'article 13, paragraphe 2, point 2° de la loi en projet.

Article 5

L'article sous examen entend définir les transports ferroviaires internationaux d'UTI éligibles à une aide. Cette disposition est à lire en combinaison avec l'article 13 de la loi en projet, également relatif aux critères d'éligibilité des aides. Or, la disposition sous examen se trouve être redondante par rapport à l'article 13, paragraphe 2, point 3°, lettre a). Il convient par conséquent de supprimer cette redondance de conditions en procédant aux ajustements nécessaires, soit à l'article sous revue soit à l'article 13, paragraphe 2, point 3°, lettre a), de la loi en projet.

Article 6

L'article sous examen entend définir le transport fluvial éligible au régime d'aides. À des fins de meilleure lisibilité du texte, le Conseil d'État suggère aux auteurs de viser, à l'intitulé de l'article, l'aide au « transport fluvial international ».

Au vu de l'exposé des motifs et du commentaire des articles, se trouvent visés le transport fluvial international conventionnel et combiné.

Cependant, le libellé de l'article laisse à penser que seul le transport combiné se trouve couvert, en ce que seul se trouve visé l'opérateur qui supporte le risque financier d'organiser un service fluvial sur le maillon central de transport entre terminaux intermodaux.

La disposition sous examen est donc à reformuler afin de s'assurer que tant le service de transport fluvial international combiné que conventionnel se trouvent couverts, comme indiqué par le champ d'application.

Articles 7 à 12

Sans observation.

Article 13

Au paragraphe 1^{er}, le point 1^o est redondant par rapport aux dispositions de l'article 1^{er} et est donc à supprimer.

Au paragraphe 2, les conditions d'éligibilité du point 2^o sont redondantes par rapport aux dispositions de l'article 4. Les conditions d'éligibilité du point 3^o, lettre a), sont redondantes par rapport aux dispositions de l'article 5. Ces redondances sont à supprimer. Il est renvoyé aux observations à l'endroit des articles 4 et 5.

Articles 14 et 15

Sans observation.

Article 16

Au paragraphe 3, il est prévu que le ministre peut décider d'octroyer tout de même l'aide à un opérateur ayant fourni des « renseignements sciemment inexacts ou incomplets » ou qui « ne se conforme pas aux obligations prises en contrepartie de l'octroi de l'aide ».

Or, l'octroi d'aides relève d'une matière réservée à la loi formelle en vertu des articles 99 et 103 de la Constitution. Ces matières sont soumises à une compétence retenue, obligatoire pour le pouvoir législatif, ce qui signifie que celui-ci ne peut pas se dessaisir de ces matières et en charger une autorité réglementaire ou administrative. En effet, le ministre ne saurait ainsi se voir conférer un pouvoir discrétionnaire pour octroyer l'aide à un opérateur fautif, sans que soient précisés dans la loi même les critères qui sont à la base de sa décision¹.

Dès lors, le Conseil d'État s'oppose formellement à ce que le ministre, « sur la base d'une demande motivée de l'entreprise », puisse en décider autrement.

Article 17

Il y a lieu de se référer non pas au « droit européen » mais à « la législation de l'Union européenne ».

Article 18

Sans observation.

Article 19

Il est surabondant de prévoir que 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 », étant donné que les articles 496-1 à 496-3 du Code pénal s'appliquent de toute façon. Le Conseil d'État propose dès lors de supprimer l'article sous revue.

Article 20

Il est rappelé aux auteurs que la loi en projet ne pourra entrer en vigueur qu'après la décision favorable de la Commission européenne.

Il convient dès lors d'insérer, dans la disposition sous revue, une clause dite de « standstill »², conditionnant le régime d'aides mis en place par le projet de loi à l'approbation de la Commission européenne qui ne s'est pas encore prononcée au moment de l'adoption du présent avis. Cette disposition est cependant à omettre pour défaut d'objet pour le cas où, au moment du vote du projet de loi sous revue, une décision favorable de la Commission européenne a été rendue.

Article 21

Sans observation.

1 En ce sens, voir avis complémentaire n° 50.451 du Conseil d'État du 8 décembre 2015 sur le projet de loi relatif à la promotion du transport combiné (doc. parl. n° 6645³, p. 3).

2 Voir, à titre d'exemple, l'article 12 de la loi du 15 juillet 2022 visant à mettre en place un régime d'aides aux entreprises particulièrement touchées par la hausse des prix de l'énergie causée par l'agression de la Russie contre l'Ukraine.

Article 22

L'article sous examen est à supprimer, pour être superfétatoire au vu des règles générales de compétence en matière juridictionnelle.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observations générales

Le symbole « / » est à remplacer par le terme « ou ».

Le recours à la forme « et/ou », que l'on peut généralement remplacer par « ou », est à éviter.

Il est signalé que les auteurs emploient le terme « respectivement » de manière inappropriée, de sorte que les formulations en question sont à revoir.

Article 2

Au point 2°, il y a lieu de viser les « préconisations « International railway solution » de l'International union of railways », et non pas les « préconisations IRS (International Railway Solution) de l'UIC ».

Au point 11°, lettre c), il y a lieu de viser le « transbordement proprement dit ».

Article 12

Au paragraphe 4, point 3°, il est suggéré de faire figurer la disposition commençant par les termes « Attestations dont il ressort que » en alinéa distinct du point 3°, et non en subdivision de la lettre c). En procédant ainsi, il y a lieu de faire usage d'une phrase, en écrivant par exemple que « Les attestations certifient que ».

Au paragraphe 5, point 6°, le tiret bas entre les termes « septembre » et « au » est à remplacer par une espace.

Au paragraphe 6, point 2°, lettre a), au terme « respectivement » la première lettre n'est pas à écrire en caractères gras et souligné.

Article 13

Lors des énumérations, les différents éléments sont à commencer par une minuscule.

Au paragraphe 1^{er}, la phrase liminaire est à reformuler comme suit : « Les critères d'éligibilité au régime d'aides sont les suivants : ».

Article 22

L'article sous revue est à intercaler entre les articles 19 et 20.

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.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 18 votants, le 25 octobre 2022.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

8034/02

N° 8034²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

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

* * *

AMENDEMENT PARLEMENTAIRES

DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT

(2.12.2022)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir une série d'amendements au projet de loi mentionné sous rubrique, adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au cours de sa réunion du 1^{er} décembre 2022.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés (figurant en caractères gras).

*

AMENDEMENTS

Amendement 1 – Article 2

La commission propose de modifier l'article 2, point 3 du projet de loi :

« 3° « opérateur » : entreprise ou groupement d'entreprises qui assure un transport, conformément **aux articles 4, 5 et 6 à l'article 10, paragraphe 2 ;** »

Commentaire de l'amendement 1

Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu d'adapter la référence au point 3 de l'article sous examen.

Amendement 2 – Articles 4, 5 et 6 – supprimés

La commission propose de supprimer les articles 4, 5 et 6 :

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

Peuvent faire l'objet d'une aide :

1° tout transport d'UTI :

a) entre deux terminaux situés sur le territoire luxembourgeois et organisé au moins sur 20 kilomètres ;

b) comprenant la collecte d'UTI en vue de leur regroupement et de leur envoi par train ou barge à destination d'autres États ;

c) comprenant la distribution d'UTI venant d'autres États par train ou barge vers les différents terminaux intermodaux situés au Luxembourg ;

2° tout transport ferroviaire conventionnel de marchandises entre un point de chargement et un point de déchargement, ou entre un point de chargement/déchargement et un triage situés sur le territoire luxembourgeois et organisé sur au moins 5 kilomètres.

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

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

Art. 6. Aide au transport fluvial international

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

Commentaire de l'amendement 2

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État estime que dans les articles 4 et 5 les conditions d'éligibilité sont redondantes par rapport aux dispositions de l'ancien article 13, (nouvel article 10), paragraphe 2, points 2° et 3°.

Afin de faire droit aux remarques du Conseil d'État, la commission parlementaire propose de supprimer les articles 4 et 5.

Leurs dispositions non redondantes sont par conséquent intégrées sous lesdits points 2° et 3° du paragraphe 2 de l'ancien article 13 (nouvel article 10).

Dans le même ordre d'idées, la commission parlementaire propose de supprimer également l'article 6 contenant lui aussi des dispositions redondantes par rapport aux dispositions de l'ancien article 13, (nouvel article 10). Ses dispositions restantes sont intégrées dans l'ancien article 13 (nouvel article 10) et plus précisément sous le paragraphe 2, point 4°.

Suite à la suppression des anciens articles 4, 5 et 6, les articles suivants sont renumérotés et toutes les références d'articles sont adaptées en conséquence.

Amendement 3 – nouvel article 5 (ancien article 8)

La commission propose de modifier la première phrase du nouvel article 5 (ancien article 8) du projet de loi comme suit :

« Art. 8 5. Calcul de l'aide en cas de transport ferroviaire international d'UTI

Il est prévu une aide par train, modulable suivant la distance parcourue, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article ~~10~~ 7 et comprenant : »

Commentaire de l'amendement 3

Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu d'adapter la référence à la première phrase de l'article sous examen.

Amendement 4 – nouvel article 6 (ancien article 9)

La commission propose de modifier la première phrase du nouvel article 6 (ancien article 9) du projet de loi comme suit :

« Art. 9 6. Calcul de l'aide en cas de transport fluvial

Il est prévu une aide par barge, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article ~~10~~ 7 et comprenant : »

Commentaire de l'amendement 4

Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu d'adapter la référence à la première phrase de l'article sous examen.

Amendement 5 – Nouvel article 7 (ancien article 10)

La commission propose de modifier le nouvel article 7 (ancien article 10) du projet de loi comme suit :

« Art. 10 7. Limites de l'aide

Le calcul de l'aide visé à l'article ~~7~~ 4 ne pourra pas dépasser le coût total du transport.

Le calcul de l'aide visée aux articles **8 5** et **9 6** 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.~~
- 1° 50 pour cent du différentiel de coûts externes entre la route et le rail ou entre la route et la barge ;**
- 2° 30 pour cent du coût total du transport. »**

Commentaire de l'amendement 5

Lors des nombreux échanges entre le gouvernement et la Commission européenne, cette dernière a fait part de son inquiétude quant au libellé de l'alinéa 2 de l'ancien article 10 (nouvel article 7), incompatible selon elle avec le point 107 des « *Lignes directrices sur les aides d'Etat aux entreprises ferroviaires* » (Communication de la Commission 2008/C 184/07) qui prévoit que « [L]a Commission considère qu'il existe une présomption de nécessité et de proportionnalité de l'aide, lorsque l'intensité de l'aide reste inférieure aux valeurs suivantes :

- a) pour les aides à l'utilisation de l'infrastructure, 30 % du coût total du transport ferroviaire, dans la limite de 100 % des coûts éligibles ;
- b) pour les aides à la réduction des coûts externes, 30 % du coût total du transport ferroviaire, dans la limite de 50 % des coûts éligibles ;
- c) dans le cas d'aides à l'interopérabilité, 50 % des coûts éligibles. »

La commission parlementaire propose dès lors d'adapter l'alinéa 2 de l'ancien article 10 (nouvel article 7) de manière à remédier à cette incompatibilité.

Le texte ainsi modifié a été envoyé aux services compétents de la Commission européenne.

Amendement 6 – Nouvel article 9 (ancien article 12)

La commission propose de modifier le nouvel article 9 (ancien article 12) du projet de loi comme suit :

« Art. 12 9. Demande de l'aide

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

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

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

Pour être éligibles, les candidatures respectent, selon le type d'aides demandé, les critères énoncés à l'article **13 10**.

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

(4) La partie d'information générale comprend :

- 1° le nom, la forme juridique, la date de création, le numéro d'entreprise, à défaut, une copie des statuts, ainsi que le numéro de TVA ;
- 2° les coordonnées et la signature de la personne dûment habilitée à gérer la demande ainsi que le compte bancaire destiné à recevoir l'éventuel soutien financier et le nom de la banque ;
- 3° les attestations établies par :
 - a) le Centre d'informatique, d'affiliation et de perception des cotisations commun aux institutions de sécurité sociale ;

- b) l'Administration des contributions directes ;
 - c) l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA ;
- Les attestations certifient ~~Attestations dont il ressort~~ que l'opérateur est en règle avec ses obligations relatives au paiement des cotisations de sécurité sociale, des impôts et taxes, et relative à la déclaration de la retenue d'impôt sur les traitements et salaires, à une date qui ne peut être antérieure de trois mois au délai d'introduction du dossier de candidature ;
- 4° les comptes annuels et le rapport du réviseur d'entreprise ;
 - 5° le rapport d'activité annuel de l'opérateur.

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

- 1° une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec une prévision pour l'année suivante. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 1 ;
- 2° une description détaillée par train ou par barge du nombre d'UTI qu'ils estiment transporter et manutentionner au cours de l'année calendrier concernée par trajet ferroviaire ou fluvial en utilisant les aides. À cette fin, l'opérateur utilise les tableaux dont le modèle est repris en annexe 2 :
 - a) un relevé des trains ou barges, incluant le lieu de départ et d'arrivée, la distance ferroviaire ou fluviale, la date de départ, repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - b) un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - c) un relevé du nombre d'UTI manutentionnées par train ou barge incluant le poids des caisses et marchandises, repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - d) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 2 ;
- 3° les lettres de voiture des opérations de transport combiné ;
- 4° des informations permettant la vérification ou attestant le remplissage des critères relatifs à la transparence, à l'ouverture et à la régularité définis à l'article **13 10** ;
- 5° le renseignement des coûts de transbordement pour l'utilisation d'un terminal intermodal au Luxembourg ainsi que tout changement de ces tarifs ;
- 6° un business plan par relation comprenant des indications sur la nature des produits et des charges par relation et sur l'absence de viabilité des services de transport combiné en l'absence d'une aide. Le résultat définitif de chaque relation est à fournir pour le 15 septembre au plus tard de l'année suivant l'année de référence ;
- 7° une description du développement des activités et une prévision par relation pour l'année suivant l'année de demande d'aide en se servant de l'annexe 1 ;
- 8° une indication précise des aides étatiques, communautaires ou autres sollicitées ou perçues pour les relations de transport faisant objet d'une aide par le présent régime d'aides.

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

- 1° une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec une prévision pour l'année suivante. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 3 ;
- 2° une description détaillée du nombre de wagons par train, ~~respectivement et~~ de tranches de 50 tonnes transportées par barge qu'il estime transporter au cours de l'année calendrier concernée par trajet ferroviaire ou fluvial en utilisant les aides. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 4 :
 - a) un relevé des trains ou barges, incluant le lieu de départ et d'arrivée, la distance ferroviaire ou fluviale, la date de départ, repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 4 ;

- b) un relevé du nombre de wagons par train, ~~respectivement et~~ de tranches de 50 tonnes transportées par barge repris au tableau 1 ~~respectivement et au~~ tableau 2 de l'annexe 4 ;
 - c) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 ~~respectivement et au~~ tableau 2 de l'annexe 4 ;
- 3° les bulletins de freinage des trains ;
- 4° un business plan comprenant des indications sur la nature des produits et des charges par service de transport conventionnel. Le résultat définitif de chaque service de transport conventionnel est à fournir pour le 15 septembre au plus tard de l'année suivant l'année de référence ;
- 5° le renseignement du surcoût lié à l'utilisation de l'infrastructure ;**
- 6° 5° une description du développement des activités et une prévision par service de transport conventionnel pour l'année suivant l'année de demande d'aide en se servant de l'annexe 3 ;
- 7° 6° une indication précise des aides étatiques, communautaires ou autres sollicitées ou perçues pour les services de transport conventionnel faisant objet d'une aide par le présent régime d'aides. »

Commentaire de l'amendement 6

En raison de l'adaptation de l'ancien article 10 (nouvel article 7) concernant les limites d'aide suite aux échanges avec la Commission européenne, la commission parlementaire estime que le point 5° du paragraphe 6 de l'ancien article 10 (nouvel article 7) est devenu superfétatoire et propose dès lors de le supprimer.

Par ailleurs, suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu de corriger les références contenues dans l'article 9 (ancien article 12).

Étant donné que le Conseil d'État a encore signalé dans ses observations d'ordre légistique que le terme « respectivement » est employé de manière inappropriée, la commission parlementaire a adapté les formulations concernées.

Amendement 7 – Nouvel article 10 (ancien article 13)

La commission propose de modifier le nouvel article 10 (ancien article 13) du projet de loi comme suit :

« Art. 13 10. Critères d'éligibilité

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

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

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

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

Est éligible :

 - a) tout transport d'UTI sur le territoire national entre deux terminaux intermodaux **luxembourgeois**, et organisé sur une distance minimale de 20 kilomètres ;
 - i. comprenant la collecte d'UTI en vue de leur regroupement et de leur envoi par train ou barge à destination d'autres Etats ;**

ii. comprenant la distribution d'UTI venant d'autres Etats par train ou barge vers les différents terminaux intermodaux situés au Luxembourg.

- b) tout transport conventionnel de marchandises ~~entre deux sites luxembourgeois~~ **entre un point de chargement et un point de déchargement, ou entre un point de chargement ou déchargement et un triage situés sur le territoire luxembourgeois**, et organisé sur une distance minimale de 5 kilomètres.
- 3° Le transport ferroviaire international d'UTI :
- Un train est éligible si :
- a) le transport combiné concerne des UTI faisant l'objet de transbordement dans un terminal intermodal situé au Luxembourg ;
 - b) plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées horizontalement ou verticalement sur un terminal intermodal à Luxembourg ;
 - c) **au départ ou à l'arrivée d'un terminal intermodal au Luxembourg, l'opérateur supporte le risque financier d'organiser un service ferroviaire complet dans une chaîne de transport combiné.**

4° Le transport fluvial **international** :

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

- a) plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées sur un terminal intermodal au Luxembourg ; ou
- b) plus de 30 pour cent de sa charge est transbordée sur un port ou un terminal intermodal au Luxembourg ;
- c) **au départ ou à l'arrivée d'un port ou d'un terminal intermodal situé au Luxembourg, l'opérateur supporte le risque financier d'organiser un service fluvial international, conventionnel ou combiné.**

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. »

Commentaire de l'amendement 7

Suite à la remarque de la Haute Corporation, émise à l'égard de l'ancien article 13 (nouvel article 10), la commission parlementaire décide de supprimer le point 1° au paragraphe 1^{er} comme étant redondant par rapport aux dispositions de l'article 1^{er}. Les points suivants sont renumérotés.

La commission parlementaire propose en outre d'adapter les points 2°, 3° et 4° du paragraphe 2 suite à la suppression des anciens articles 4, 5 et 6 du projet de loi. Par conséquent, lesdits points contiennent dès à présent les dispositions non redondantes de ces articles.

Enfin, dans un but d'assurer une meilleure lisibilité, la commission parlementaire propose de supprimer le bout de phrase du nouveau point 1° du paragraphe 1^{er} « *Il s'agit d'une relation nouvelle ou existante pour laquelle (...)* ». Cette formulation paraît en effet superflète, étant donné qu'une relation est toujours soit nouvelle, soit existante.

En ce qui concerne la lettre a) du point 2° du paragraphe 2 de l'ancien article 13 (nouvel article 10) du projet de loi, la commission parlementaire propose de supprimer le mot « *luxembourgeois* » afin d'éviter un double emploi avec l'expression « *sur le territoire national* » à ladite lettre a).

Amendement 8 – Nouvel article 11 (ancien article 14)

La commission propose de modifier le nouvel article 11 (ancien article 14) du projet de loi comme suit :

« Art. 14 11. Octroi de l'aide

Dans le cadre de la procédure d'octroi des aides, le ministre vérifie l'exactitude du dossier de candidature remis suivant l'article **12 9** ainsi que des divers relevés fournis suivant les annexes 1 à 4. Le ministre subordonne le versement d'une aide, octroyée annuellement, au respect des dispositions de la présente loi.

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

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

Commentaire de l'amendement 8

Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu d'adapter la référence dans l'article sous examen.

Amendement 9 – Nouvel article 12 (ancien article 15)

La commission propose de modifier le nouvel article 12 (ancien article 15) du projet de loi comme suit :

« **Art. 15 12. Contrôle de l'aide**

L'opérateur s'engage :

- 1° sur la sincérité, l'exactitude et la complétude des informations fournies ;
- 2° à communiquer à l'administration pour consultation, sur demande, tous les documents et informations nécessaires au contrôle des aides accordées ;
- 3° à signaler à l'administration tout changement relatif au dossier de candidature défini à l'article ~~12 9~~ aux critères d'éligibilité définis à l'article ~~13 10~~.

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

Commentaire de l'amendement 9

Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu d'adapter les références dans l'article sous examen.

Amendement 10 – Nouvel article 13 (ancien article 16)

La commission propose de modifier le nouvel article 13 (ancien article 16) du projet de loi comme suit :

« **Art. 16 13. Perte du bénéfice de l'aide et restitution des aides indûment perçues**

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

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

(3) L'opérateur perd le bénéfice de l'aide octroyée en vertu de la présente loi s'il fournit des renseignements sciemment inexacts ou incomplets ou s'il ne se conforme pas aux obligations prises en contrepartie de l'octroi de l'aide au sens de l'article ~~12 9~~, **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. »

Commentaire de l'amendement 10

Dans son avis du 25 octobre 2022 la Haute Corporation a émis une opposition formelle à l'endroit de l'ancien article 16 (nouvel article 13) qui prévoit que le ministre peut décider d'octroyer tout de même l'aide à un opérateur ayant fourni des « renseignements sciemment inexacts ou incomplets » ou qui « ne se conforme pas aux obligations prises en contrepartie de l'octroi de l'aide » sans toutefois préciser les critères y relatifs.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire décide de suivre la suggestion de la Haute Corporation et de supprimer le dernier bout de phrase du

premier alinéa du paragraphe 3, étant donné qu'un opérateur sciemment fautif ne devrait avoir droit à une aide quelconque.

Amendement 11 – Nouvel article 14 (ancien article 17)

La commission propose de modifier le nouvel article 14 (ancien article 17) du projet de loi comme suit :

« Art. 17 14. Règles de cumul

Les aides octroyées en vertu de la présente loi peuvent être cumulées avec d'autres aides compatibles avec ~~le droit européen~~ la législation de l'Union européenne dans la limite des seuils prévus à l'article ~~10 7~~. »

Commentaire de l'amendement 11

Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu de corriger les références contenues dans l'article.

Amendement 12 – Nouvel article 15 (ancien article 18)

La commission propose de modifier le nouvel article 15 (ancien article 18) du projet de loi comme suit :

« Art. 18 15. Suivi des aides octroyées

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

Cette documentation doit contenir toutes les informations utiles démontrant que la procédure de demande prévue à l'article ~~12 9~~ et les critères d'attribution des aides ont été respectés. »

Commentaire de l'amendement 12

Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu de corriger les références contenues dans l'article.

Amendement 13 – Nouvel article 16 (ancien article 20)

La commission propose de modifier le nouvel article 16 (ancien article 20) du projet de loi comme suit :

« Art. 20 16. Durée d'application

La présente loi s'applique jusqu'au 31 décembre ~~2026~~**27**.

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~~ **à partir du** 1^{er} janvier ~~2022~~**23**.

Les aides prévues par la présente loi ne peuvent pas être accordées avant la décision finale de la Commission européenne déclarant compatible avec le marché intérieur le régime d'aides institué par la présente loi. Le ministre publie au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg un avis renseignant sur la décision de la Commission européenne indiquant les références de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne. »

Commentaire de l'amendement 13

La loi en projet ne pourra entrer en vigueur qu'après la décision favorable de la Commission européenne. Selon l'avis de la Haute Corporation du 25 octobre 2022, il convient dès lors d'insérer une clause dite de « standstill », conditionnant le régime d'aides mis en place par le projet de loi à l'approbation de la Commission européenne qui ne s'est pas encore prononcée au moment de l'adoption de l'avis du Conseil d'État. La commission parlementaire décide dès lors de faire droit à la recommandation formulée par la Haute Corporation d'insérer le texte proposé par cette dernière.

En outre, il est décidé de faire droit au souhait de la Commission européenne de supprimer la clause de rétroactivité du régime d'aide envisagé, régime qui s'appliquera par conséquent du 1^{er} janvier 2023 jusqu'au 31 décembre 2027 et non plus du 1^{er} janvier 2022 jusqu'au 31 décembre 2026.

*

Je vous saurais gré, Monsieur le Président, si le Conseil d'État pouvait émettre son avis de façon à permettre à la Chambre des Députés de procéder au vote sur le projet de loi sous rubrique encore avant la fin de l'année 2022.

J'envoie copie de la présente au Ministre aux Relations avec le Parlement avec prière de transmettre les amendements aux instances à consulter.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Fernand ETGEN

*

TEXTE COORDONNE MODIFIÉ

(Les **amendements parlementaires** sont indiqués en caractères **gras**, les textes repris du Conseil d'État figurent en caractères soulignés)

PROJET DE LOI

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

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 des unités de transport intermodal ou du fret conventionnel par chemin de fer, ou par barge.

Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par :

- 1° « lettre de voiture » : tout document rédigé conformément aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises, ci-après « CIM », appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, des modifications adoptées par la Commission de révision lors de ses 24^{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° « bulletin de freinage » : tout document rédigé conformément aux préconisations IRS (International Railway Solution) de l'UIC « préconisations « International railway solution » de l'International union of railways » relatives à la composition, à la remorque, au freinage, à la vitesse limite et à la masse des trains ;
- 3° « opérateur » : entreprise ou groupement d'entreprises qui assure un transport, conformément ~~aux articles 4, 5 et 6~~ **à l'article 10, paragraphe 2** ;
- 4° « twenty foot equivalent unit », ci-après « TEU » : unité de mesure pour un conteneur ayant une hauteur de 2,591 mètres, une largeur de 2,438 mètres et une longueur de 6,058 mètres ;
- 5° « unité de transport intermodal », ci-après « UTI » : tout conteneur terrestre ou maritime, toute caisse mobile ou toute semi-remorque ayant une capacité de transport équivalant à au moins 1 TEU ;
- 6° « terminal intermodal » : tout terminal ou centre de transbordement ferroviaire ou fluvial ;
- 7° « UTI manutentionnée » : toute UTI manutentionnée sur un terminal intermodal au Luxembourg ;

- 8° « transport combiné de marchandises » : transport de marchandises se faisant par le biais d'une UTI ;
- 9° « transport conventionnel de marchandises » : transport de marchandises ne se faisant pas par le biais d'une UTI mais directement sur un wagon ou sur une barge ;
- ~~10° « service de transport ferroviaire conventionnel » : ensemble de transports par rail effectués pour répondre aux besoins logistiques d'un client, d'un ou plusieurs points de chargement vers un ou plusieurs points de déchargement, organisés en fonction des plans de transport ;~~
- 11° 10° « surcoût lié à l'utilisation de l'infrastructure » :
- s'agissant d'un transport d'UTI : le tarif payé par l'opérateur à l'exploitant du terminal intermodal au Luxembourg pour la manutention proprement dite des UTI. Sont exclus de ce tarif les frais éventuels de stockage, de parking, de réservation ou d'autres frais additionnels en relation avec les UTI manutentionnées ;
 - s'agissant d'un transport ferroviaire conventionnel de marchandises : le surcoût porté par l'opérateur pour l'utilisation du réseau ferroviaire luxembourgeois et de la sécurité ferroviaire ;
 - s'agissant d'un transport fluvial conventionnel de marchandises : le tarif payé par l'opérateur pour le transbordement proprement dit des marchandises ;
- ~~12°~~ 11° « différentiel de coûts externes entre la route et le rail ou entre la route et la barge » : l'économie des coûts externes pour l'utilisation du transport ferroviaire ou fluvial par rapport au transport par route. Le calcul se base sur une moyenne en euros par tonnes-kilomètres des pays de l'Union européenne ;
- ~~13°~~ 12° « coût total du transport » : le coût total du transport comprend les coûts de circulation du train ou de la barge, les coûts du train ou de la barge, les coûts administratifs et les coûts de manœuvres et/ou ou de transbordement.

Art. 3. Dispositions générales

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

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

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

Art. 4. Aide au transport ferroviaire intérieur

Peuvent faire l'objet d'une aide :

1° tout transport d'UTI :

- ~~entre deux terminaux situés sur le territoire luxembourgeois et organisé au moins sur 20 kilomètres ;~~
- ~~comprenant la collecte d'UTI en vue de leur regroupement et de leur envoi par train ou barge à destination d'autres États ;~~
- ~~comprenant la distribution d'UTI venant d'autres États par train ou barge vers les différents terminaux intermodaux situés au Luxembourg ;~~

2° tout transport ferroviaire conventionnel de marchandises entre un point de chargement et un point de déchargement, ou entre un point de chargement/déchargement et un triage situés sur le territoire luxembourgeois et organisé sur au moins 5 kilomètres.

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

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

Art. 6. Aide au transport fluvial international

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

Art. 7 4. Calcul de l'aide en cas de transport ferroviaire intérieur

Il est prévu une aide par train comprenant :

1° une part fixe par train (X) :

X = 1 600 euros ;

2° une part variable, fonction du nombre d'UTI manutentionnées ou du nombre de wagons dédiés au transport conventionnel de marchandises (Z), visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation des infrastructures (Y) :

a) Y = 30 euros par UTI manutentionnée dans le cas d'un transport d'UTI ;

b) Y = 7 euros par wagon dans le cas d'un transport conventionnel de marchandises.

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

Art. 8 5. Calcul de l'aide en cas de transport ferroviaire international d'UTI

Il est prévu une aide par train, modulable suivant la distance parcourue, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article 10 7 et comprenant :

1° une part fixe par train (X), dégressive en fonction de la distance totale du trajet et visant à promouvoir le transport combiné courte et moyenne distance :

a) X = 1 600 euros pour une distance ferroviaire inférieure à 400 kilomètres ;

b) X = 1 200 euros pour une distance ferroviaire comprise entre 400 et 800 kilomètres ;

c) X = 600 euros pour une distance ferroviaire supérieure à 800 kilomètres ;

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

Y = 30 euros pour une manutention verticale ou horizontale.

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

Art. 9 6. Calcul de l'aide en cas de transport fluvial

Il est prévu une aide par barge, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article 10 7 et comprenant :

1° une part fixe par barge (X) :

X = 3 600 euros ;

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

Y = 30 euros ;

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

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

Art. 10 7. Limites de l'aide

Le calcul de l'aide visé à l'article 7 4 ne pourra pas dépasser le coût total du transport.

Le calcul de l'aide visée aux articles 8 5 et 9 6 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.~~

1° 50 pour cent du différentiel de coûts externes entre la route et le rail ou entre la route et la barge ;

2° 30 pour cent du coût total du transport.

Art. 11 8. Forme de l'aide

L'aide est allouée sous forme de subventions directes.

Art. 12 9. Demande de l'aide

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

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

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

Pour être éligibles, les candidatures respectent, selon le type d'aides demandé, les critères énoncés à l'article ~~13~~ 10.

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

(4) La partie d'information générale comprend :

- 1° le nom, la forme juridique, la date de création, le numéro d'entreprise, à défaut, une copie des statuts, ainsi que le numéro de TVA ;
- 2° les coordonnées et la signature de la personne dûment habilitée à gérer la demande ainsi que le compte bancaire destiné à recevoir l'éventuel soutien financier et le nom de la banque ;
- 3° les attestations établies par :
 - a) le Centre d'informatique, d'affiliation et de perception des cotisations commun aux institutions de sécurité sociale ;
 - b) l'Administration des contributions directes ;
 - c) l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA ;

Les attestations certifient ~~Attestations dont il ressort~~ que l'opérateur est en règle avec ses obligations relatives au paiement des cotisations de sécurité sociale, des impôts et taxes, et relative à la déclaration de la retenue d'impôt sur les traitements et salaires, à une date qui ne peut être antérieure de trois mois au délai d'introduction du dossier de candidature ;
- 4° les comptes annuels et le rapport du réviseur d'entreprise ;
- 5° le rapport d'activité annuel de l'opérateur.

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

- 1° une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec une prévision pour l'année suivante. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 1 ;
- 2° une description détaillée par train ou par barge du nombre d'UTI qu'ils estiment transporter et manutentionner au cours de l'année calendrier concernée par trajet ferroviaire ou fluvial en utilisant les aides. À cette fin, l'opérateur utilise les tableaux dont le modèle est repris en annexe 2 :
 - a) un relevé des trains ou barges, incluant le lieu de départ et d'arrivée, la distance ferroviaire ou fluviale, la date de départ, repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - b) un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - c) un relevé du nombre d'UTI manutentionnées par train ou barge incluant le poids des caisses et marchandises, repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 2 ;

- d) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 ~~respectivement et au~~ tableau 2 de l'annexe 2 ;
- 3° les lettres de voiture des opérations de transport combiné ;
- 4° des informations permettant la vérification ou attestant le remplissage des critères relatifs à la transparence, à l'ouverture et à la régularité définis à l'article **13 10** ;
- 5° le renseignement des coûts de transbordement pour l'utilisation d'un terminal intermodal au Luxembourg ainsi que tout changement de ces tarifs ;
- 6° un business plan par relation comprenant des indications sur la nature des produits et des charges par relation et sur l'absence de viabilité des services de transport combiné en l'absence d'une aide. Le résultat définitif de chaque relation est à fournir pour le 15 septembre au plus tard de l'année suivant l'année de référence ;
- 7° une description du développement des activités et une prévision par relation pour l'année suivant l'année de demande d'aide en se servant de l'annexe 1 ;
- 8° une indication précise des aides étatiques, communautaires ou autres sollicitées ou perçues pour les relations de transport faisant objet d'une aide par le présent régime d'aides.

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

- 1° une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec une prévision pour l'année suivante. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 3 ;
- 2° une description détaillée du nombre de wagons par train, ~~respectivement et~~ de tranches de 50 tonnes transportées par barge qu'il estime transporter au cours de l'année calendrier concernée par trajet ferroviaire ou fluvial en utilisant les aides. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 4 :
- a) un relevé des trains ou barges, incluant le lieu de départ et d'arrivée, la distance ferroviaire ou fluviale, la date de départ, repris au tableau 1 ~~respectivement et au~~ tableau 2 de l'annexe 4 ;
- b) un relevé du nombre de wagons par train, ~~respectivement et~~ de tranches de 50 tonnes transportées par barge repris au tableau 1 ~~respectivement et au~~ tableau 2 de l'annexe 4 ;
- c) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 ~~respectivement et au~~ tableau 2 de l'annexe 4 ;
- 3° les bulletins de freinage des trains ;
- 4° un business plan comprenant des indications sur la nature des produits et des charges par service de transport conventionnel. Le résultat définitif de chaque service de transport conventionnel est à fournir pour le 15 septembre au plus tard de l'année suivant l'année de référence ;
- 5° le renseignement du surcoût lié à l'utilisation de l'infrastructure ;**
- ~~6°~~ 5° une description du développement des activités et une prévision par service de transport conventionnel pour l'année suivant l'année de demande d'aide en se servant de l'annexe 3 ;
- 7° ~~6°~~ une indication précise des aides étatiques, communautaires ou autres sollicitées ou perçues pour les services de transport conventionnel faisant objet d'une aide par le présent régime d'aides.

Art. 13 10. Critères d'éligibilité

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

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

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

1° Le transport d'UTI :

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

2° Le transport ferroviaire intérieur :

Est éligible :

- a) tout transport d'UTI sur le territoire national entre deux terminaux intermodaux **luxembourgeois**, et organisé sur une distance minimale de 20 kilomètres ;
 - i. comprenant la collecte d'UTI en vue de leur regroupement et de leur envoi par train ou barge à destination d'autres Etats ;**
 - ii. comprenant la distribution d'UTI venant d'autres Etats par train ou barge vers les différents terminaux intermodaux situés au Luxembourg.**
- b) tout transport conventionnel de marchandises **entre deux sites luxembourgeois entre un point de chargement et un point de déchargement, ou entre un point de chargement ou déchargement et un triage situés sur le territoire luxembourgeois**, et organisé sur une distance minimale de 5 kilomètres.

3° Le transport ferroviaire international d'UTI :

Un train est éligible si :

- a) le transport combiné concerne des UTI faisant l'objet de transbordement dans un terminal intermodal situé au Luxembourg ;
- b) plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées horizontalement ou verticalement sur un terminal intermodal à Luxembourg ;
- c) **au départ ou à l'arrivée d'un terminal intermodal au Luxembourg, l'opérateur supporte le risque financier d'organiser un service ferroviaire complet dans une chaîne de transport combiné.**

4° Le transport fluvial **international** :

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

- a) plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées sur un terminal intermodal au Luxembourg ;
ou
- b) plus de 30 pour cent de sa charge est transbordée sur un port ou un terminal intermodal au Luxembourg ;
- c) **au départ ou à l'arrivée d'un port ou d'un terminal intermodal situé au Luxembourg, l'opérateur supporte le risque financier d'organiser un service fluvial international, conventionnel ou combiné.**

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

Art. 14 11. Octroi de l'aide

Dans le cadre de la procédure d'octroi des aides, le ministre vérifie l'exactitude du dossier de candidature remis suivant l'article **12 9** ainsi que des divers relevés fournis suivant les annexes 1 à 4. Le ministre subordonne le versement d'une aide, octroyée annuellement, au respect des dispositions de la présente loi.

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

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

Art. 15 12. Contrôle de l'aide

L'opérateur s'engage :

- 1° sur la sincérité, l'exactitude et la complétude des informations fournies ;
- 2° à communiquer à l'administration pour consultation, sur demande, tous les documents et informations nécessaires au contrôle des aides accordées ;
- 3° à signaler à l'administration tout changement relatif au dossier de candidature défini à l'article **12 9** aux critères d'éligibilité définis à l'article **13 10**.

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

Art. 16 13. Perte du bénéfice de l'aide et restitution des aides indûment perçues

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

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

(3) L'opérateur perd le bénéfice de l'aide octroyée en vertu de la présente loi s'il fournit des renseignements sciemment inexacts ou incomplets ou s'il ne se conforme pas aux obligations prises en contrepartie de l'octroi de l'aide au sens de l'article **12 9**, ~~à moins que le ministre, sur la base d'une demande motivée de l'entreprise, n'en décide autrement.~~

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

Art. 17 14. Règles de cumul

Les aides octroyées en vertu de la présente loi peuvent être cumulées avec d'autres aides compatibles avec ~~le droit européen~~ la législation de l'Union européenne dans la limite des seuils prévus à l'article **10 7**.

Art. 18 15. Suivi des aides octroyées

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

Cette documentation doit contenir toutes les informations utiles démontrant que la procédure de demande prévue à l'article **12 9** et les critères d'attribution des aides ont été respectés.

Art. 19. Dispositions pénales

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

Art. 20 16. Durée d'application

La présente loi s'applique jusqu'au 31 décembre **2026**~~27~~.

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~~ **à partir du** 1^{er} janvier **2022**~~23~~.

Les aides prévues par la présente loi ne peuvent pas être accordées avant la décision finale de la Commission européenne déclarant compatible avec le marché intérieur le régime d'aides institué par la présente loi. Le ministre publie au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg un avis renseignant sur la décision de la Commission européenne indiquant les références de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Art. 21 17. Abrogation

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

Art. 22. Compétence des tribunaux

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

8034/03

N° 8034³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

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

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(13.12.2022)

Par dépêche du 2 décembre 2022, le président de la Chambre des députés a soumis à l'avis du Conseil d'État une série d'amendements parlementaires au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission de la mobilité et des travaux publics lors de sa réunion du 1^{er} décembre 2022.

Le texte des amendements était accompagné d'un commentaire pour chacun des amendements ainsi que d'un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés, figurant en caractères gras, et les propositions de texte du Conseil d'État que la commission parlementaire a faites siennes, figurant en caractères soulignés.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Par les amendements sous avis, la Commission de la mobilité et des travaux publics de la Chambre des députés donne suite aux observations formulées par le Conseil d'État dans son avis du 25 octobre 2022 relatif au projet de loi relative à un régime d'aides pour la promotion du transport ferroviaire et fluvial.

*

EXAMEN DES AMENDEMENTS

Amendements 1 à 9

Sans observation.

Amendement 10

Par l'amendement sous examen, les auteurs suppriment la possibilité pour le ministre de décider du maintien de l'aide si le bénéficiaire a fourni des renseignements sciemment inexacts ou incomplets ou s'il ne s'est pas conformé aux obligations souscrites en contrepartie de l'octroi de l'aide.

Le Conseil d'État peut dès lors lever son opposition formelle à cet égard.

Amendements 11 à 13

Sans observation.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Amendement 6

À l'article 9 nouveau, au paragraphe 6, le numéro du point 5° ancien précédant le libellé supprimé est à omettre également.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 21 votants, le 13 décembre 2022.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

8034/04

N° 8034⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

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

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE ET DES TRAVAUX PUBLICS

(16.12.2022)

La Commission se compose de : Mme Chantal GARY, Présidente-Rapporteuse ; M. Gilles BAUM, M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, Mme Cécile HEMMEN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Marc LIES, M. Marc SPAUTZ, Mme Jessie THILL, M. Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 27 juin 2022 par Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'un résumé du projet de loi, d'une fiche financière et d'une fiche d'évaluation d'impact.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 25 octobre 2022.

Lors de la réunion du 1^{er} décembre 2022, la commission parlementaire a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, Mme Chantal Gary a été désignée comme Rapporteuse.

Des amendements parlementaires sont parvenus au Conseil d'État en date du 5 décembre 2022.

Le Conseil d'État a émis un avis complémentaire en date du 13 décembre 2022.

La commission parlementaire a examiné l'avis complémentaire du Conseil d'État en date du 16 décembre 2022. Au cours de la même réunion, la commission a également examiné et adopté le présent rapport.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi de 17 articles et de 4 annexes se propose de soutenir le transport ferroviaire et fluvial en tant qu'éléments importants d'une politique de mobilité durable et respectueuse de l'environnement aussi bien en ce qui concerne le transport conventionnel que le transport combiné ou intermodal. Son double objectif est d'un côté la prolongation du régime d'aide actuel en faveur du transport combiné et de l'autre côté l'extension du champ d'application en ce qui concerne le transport conventionnel.

L'objectif politique du régime d'aide envisagé reste donc similaire à celui poursuivi avec le régime initial de 2015 et avec le régime actuel. Il s'agit de favoriser le transport ferroviaire et le transport fluvial par rapport au transport routier, préféré par les opérateurs en raison de son coût plus faible et de sa plus grande flexibilité. Cette préférence pour le transport routier contribue cependant à

l'encombrement des routes luxembourgeoises et européennes et par conséquent aux émissions de dioxyde de carbone au Luxembourg.

L'extension du régime d'aide actuel vise à encourager de nouveaux opérateurs, non concernés par le transport combiné, à privilégier le transport de marchandises par trains ou barges afin 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.

Le projet de loi modifie par ailleurs quelques modalités du régime actuel, sans toucher aux principes de base. Ainsi, la différence entre les manutentions verticales (30 euros) et les manutentions horizontales (10 euros) n'est plus justifiée et le projet de loi propose dès lors d'aligner le montant de l'aide à celui des manutentions verticales, respectivement d'appliquer une compensation de 30 euros indépendamment du type de manutention.

Les nouvelles aides peuvent être octroyées et versées pour tout transport ferroviaire intérieur ou transport ferroviaire ou fluvial international réalisé à partir du 1^{er} janvier 2023 et jusqu'au 31 décembre 2027 inclus.

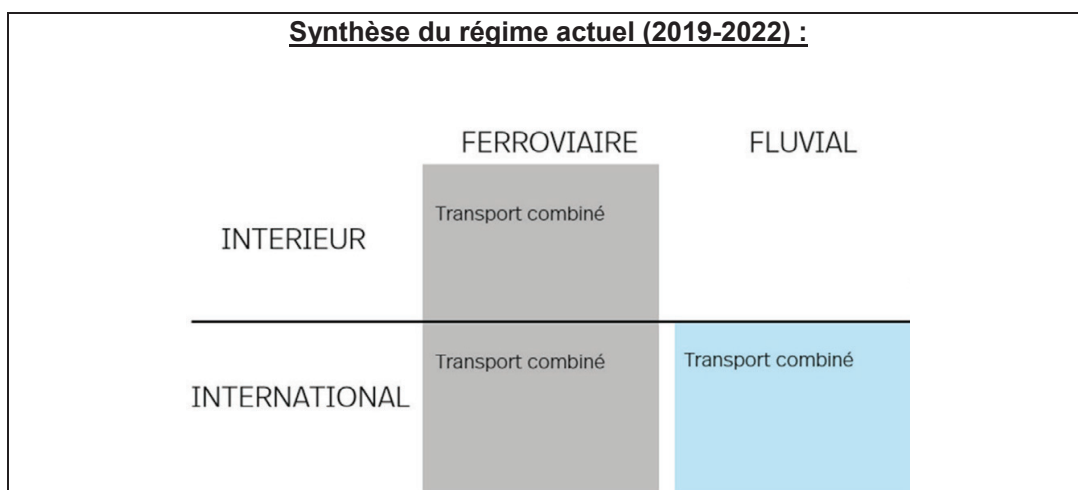
Toutefois, ce projet de loi ne pourra entrer en vigueur qu'après la décision finale de la Commission européenne déclarant le régime d'aides proposé compatible avec le marché intérieur. La notification y relative a été déposée en date du 29 mars 2022 à la Commission européenne, suite à une première information réalisée en date du 4 octobre 2021.

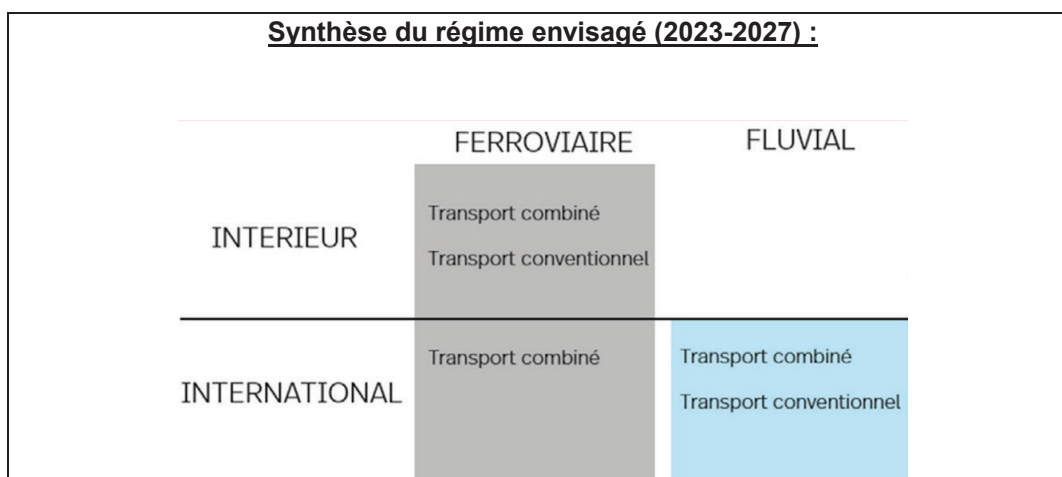
Au cas où cet accord interviendrait après le 31 décembre 2022, le régime s'appliquera néanmoins rétroactivement à partir du 1^{er} janvier 2023.

Considérations générales

Le régime d'aide luxembourgeois en faveur du transport combiné actuellement en vigueur couvre la période 2019-2022 et a donné suite au régime d'aide initial de 2015. Le régime actuellement en vigueur se concentre exclusivement sur le transport combiné et couvre trois types d'aide :

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





Le trafic intermodal continue à être grevé de coûts supplémentaires par rapport au transport routier. Par conséquent, il est nécessaire de continuer à soutenir, jusqu'au 31 décembre 2027, le transport ferroviaire intérieur d'UTI et le transport ferroviaire et fluvial international d'UTI afin d'éviter, à l'expiration du régime en vigueur, un glissement des opérateurs vers les axes routiers.

***Extension du régime en ce qui concerne
le transport ferroviaire***

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

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

***Extension du régime en ce qui concerne
le transport fluvial***

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

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

*

III. AVIS

Avis du Conseil d'Etat (25.10.2022)

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État a formulé, outre des observations d'ordre légistique, un certain nombre de remarques à l'égard des articles 2 à 6, 13, 17, 19, 20 et 22, ainsi qu'une opposition formelle l'égard de l'article 16.

A l'article 16, paragraphe 3, le projet de loi initial a prévu que le ministre puisse décider d'octroyer tout de même l'aide à un opérateur ayant fourni des « *renseignements sciemment inexacts ou*

incomplets » ou qui « *ne se conforme pas aux obligations prises en contrepartie de l'octroi de l'aide* ». Or, l'octroi d'aides relève d'une matière réservée à la loi formelle en vertu des articles 99 et 103 de la Constitution et le pouvoir législatif ne peut pas se dessaisir de ces matières et charger le ministre d'un pouvoir discrétionnaire soit pour octroyer l'aide à un opérateur fautif sans que soient précisés dans la loi même les critères qui sont à la base de sa décision, soit pour pouvoir en décider autrement « *sur la base d'une demande motivée de l'entreprise* ».

En ce qui concerne l'article 20, la Haute Corporation précise par ailleurs que la loi en projet ne pourra entrer en vigueur qu'après la décision favorable de la Commission européenne quant à la compatibilité de la prolongation du régime et à son extension au transport ferroviaire de fret conventionnel et au transport fluvial combiné international avec l'article 93 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Le Conseil d'État propose dès lors d'insérer une clause dite de « *standstill* », conditionnant le régime d'aides mis en place par le projet de loi à l'approbation de la Commission européenne, sauf si, au moment du vote du projet de loi sous revue, une décision favorable de la Commission européenne a été rendue.

Il est renvoyé au commentaire des articles pour une vue détaillée des remarques du Conseil d'État et de la suite donnée.

Avis du Conseil d'Etat (13.12.2022)

Le Conseil d'Etat constate dans son avis complémentaire que la Commission de la Mobilité et des Travaux publics a donné suite aux observations formulées par le Conseil d'État dans son avis du 25 octobre 2022 et qu'il peut dès lors lever son opposition formelle.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article 1^{er} définit le champ d'application du projet de loi.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 2

L'article 2 reprend les définitions des notions de référence utilisées dans le cadre du projet de loi.

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État constate qu'au point 9° relatif à la définition du transport conventionnel de marchandises, il suffit d'indiquer qu'il s'agit du transport qui ne se fait pas au moyen d'UTI ; la précision selon laquelle le transport se fait directement sur un wagon ou une barge étant superflète et donc à supprimer.

La commission parlementaire décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État et de supprimer cette précision au point 9°.

En outre, le Conseil d'État est d'avis que la définition du service de transport ferroviaire conventionnel au point 10° est superflète. En effet, le point 9° définit déjà ce qu'il y a lieu d'entendre par transport conventionnel. Le transport ferroviaire étant de toute évidence effectué par la voie du rail, il semble superflète d'introduire une définition *ad hoc*. S'il était quand même prévu de maintenir une telle définition, la Haute Corporation estime qu'il y aurait alors lieu d'introduire une définition du service de transport fluvial conventionnel.

La commission parlementaire décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État et de supprimer le point 10°.

En outre, la commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

À noter encore que, suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu d'adapter la référence au point 3 de l'article 2.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 2, point 3 du projet de loi :

« 3° « opérateur » : entreprise ou groupement d'entreprises qui assure un transport, conformément **aux articles 4, 5 et 6 à l'article 10, paragraphe 2 ;** »

Dans son avis complémentaire du 16 décembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Article 3

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

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État estime que pour une meilleure lisibilité, à l'alinéa 2, il y aurait lieu de viser avec plus de précision les types d'aides accordées. Ainsi, au point 1°, le Conseil d'État demande aux auteurs de viser le « transport ferroviaire intérieur, conventionnel et d'UTI ». Au point 3°, il y a lieu de viser le « transport fluvial international, conventionnel et d'UTI ».

La commission décide de faire droit aux suggestions du Conseil d'État.

Articles 4, 5 et 6 – supprimés

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

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

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

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État estime que dans les articles 4 et 5 les conditions d'éligibilité sont redondantes par rapport aux dispositions de l'ancien article 13, (nouvel article 10), paragraphe 2, points 2° et 3°.

Afin de faire droit aux remarques du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de supprimer par voie d'amendement les articles 4 et 5.

Leurs dispositions non redondantes sont par conséquent intégrées sous lesdits points 2° et 3° du paragraphe 2 de l'ancien article 13 (nouvel article 10).

Dans le même ordre d'idées, la commission parlementaire décide de supprimer également par voie d'amendement l'article 6 contenant lui aussi des dispositions redondantes par rapport aux dispositions de l'ancien article 13, (nouvel article 10). Ses dispositions restantes sont intégrées dans l'ancien article 13 (nouvel article 10) et plus précisément sous le paragraphe 2, point 4°.

Suite à la suppression des anciens articles 4, 5 et 6, les articles suivants sont renumérotés et toutes les références d'articles sont adaptées en conséquence.

Dans son avis complémentaire du 16 décembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Nouvel article 4 (ancien article 7)

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

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 5 (ancien article 8)

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

Il n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu d'adapter la référence à la première phrase de l'article.

La commission décide par conséquent de modifier la première phrase du nouvel article 5 (ancien article 8) du projet de loi comme suit :

« Art. 8 5. Calcul de l'aide en cas de transport ferroviaire international d'UTI

Il est prévu une aide par train, modulable suivant la distance parcourue, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article ~~10~~ 7 et comprenant : »

Dans son avis complémentaire du 16 décembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Nouvel article 6 (ancien article 9)

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

Il n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu d'adapter la référence à la première phrase de l'article.

La commission décide par conséquent de modifier la première phrase du nouvel article 6 (ancien article 9) du projet de loi comme suit :

« Art. 9 6. Calcul de l'aide en cas de transport fluvial

Il est prévu une aide par barge, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article ~~10~~ 7 et comprenant : »

Dans son avis complémentaire du 16 décembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Nouvel article 7 (ancien article 10)

L'article contient les limites de l'aide.

Il n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

Lors des nombreux échanges entre le gouvernement et la Commission européenne, cette dernière a fait part de son inquiétude quant au libellé de l'alinéa 2 de l'ancien article 10 (nouvel article 7), incompatible selon elle avec le point 107 des « *Lignes directrices sur les aides d'Etat aux entreprises ferroviaires* » (Communication de la Commission 2008/C 184/07) qui prévoit que « [L]a Commission considère qu'il existe une présomption de nécessité et de proportionnalité de l'aide, lorsque l'intensité de l'aide reste inférieure aux valeurs suivantes :

- a) pour les aides à l'utilisation de l'infrastructure, 30 % du coût total du transport ferroviaire, dans la limite de 100 % des coûts éligibles ;
- b) pour les aides à la réduction des coûts externes, 30 % du coût total du transport ferroviaire, dans la limite de 50 % des coûts éligibles ;
- c) dans le cas d'aides à l'interopérabilité, 50 % des coûts éligibles. »

La commission parlementaire décide dès lors d'adapter l'alinéa 2 de l'ancien article 10 (nouvel article 7) de manière à remédier à cette incompatibilité.

Le texte ainsi modifié a été envoyé aux services compétents de la Commission européenne.

La commission décide par conséquent de modifier le nouvel article 7 (ancien article 10) du projet de loi comme suit :

« Art. 10 7. Limites de l'aide

Le calcul de l'aide visé à l'article ~~7~~ 4 ne pourra pas dépasser le coût total du transport.

Le calcul de l'aide visée aux articles ~~8~~ 5 et ~~9~~ 6 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.~~
- 1° 50 pour cent du différentiel de coûts externes entre la route et le rail ou entre la route et la barge ;
- 2° 30 pour cent du coût total du transport. »

Dans son avis complémentaire du 16 décembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Nouvel article 8 – ancien article 11

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

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 9 (ancien article 12)

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

Il n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond.

En raison de l'adaptation de l'ancien article 10 (nouvel article 7) concernant les limites d'aide suite aux échanges avec la Commission européenne, la commission parlementaire estime que le point 5° du paragraphe 6 de l'ancien article 10 (nouvel article 7) est devenu superfétatoire et propose dès lors de le supprimer.

Par ailleurs, suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu de corriger les références contenues dans l'article 9 (ancien article 12).

Étant donné que le Conseil d'État a encore signalé dans ses observations d'ordre légistique que le terme « respectivement » est employé de manière inappropriée, la commission parlementaire a adapté les formulations concernées.

La commission décide par conséquent de modifier le nouvel article 9 (ancien article 12) du projet de loi comme suit :

« Art. 12 9. Demande de l'aide

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

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

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

Pour être éligibles, les candidatures respectent, selon le type d'aides demandé, les critères énoncés à l'article ~~13~~ 10.

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

(4) La partie d'information générale comprend :

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

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

3° les attestations établies par :

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

b) l'Administration des contributions directes ;

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

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

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

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

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

1° une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport que l'opérateur organise au

- cours de l'année calendrier concernée avec une prévision pour l'année suivante. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 1 ;
- 2° une description détaillée par train ou par barge du nombre d'UTI qu'ils estiment transporter et manutentionner au cours de l'année calendrier concernée par trajet ferroviaire ou fluvial en utilisant les aides. À cette fin, l'opérateur utilise les tableaux dont le modèle est repris en annexe 2 :
 - a) un relevé des trains ou barges, incluant le lieu de départ et d'arrivée, la distance ferroviaire ou fluviale, la date de départ, repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - b) un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - c) un relevé du nombre d'UTI manutentionnées par train ou barge incluant le poids des caisses et marchandises, repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - d) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - 3° les lettres de voiture des opérations de transport combiné ;
 - 4° des informations permettant la vérification ou attestant le remplissage des critères relatifs à la transparence, à l'ouverture et à la régularité définis à l'article **13 10** ;
 - 5° le renseignement des coûts de transbordement pour l'utilisation d'un terminal intermodal au Luxembourg ainsi que tout changement de ces tarifs ;
 - 6° un business plan par relation comprenant des indications sur la nature des produits et des charges par relation et sur l'absence de viabilité des services de transport combiné en l'absence d'une aide. Le résultat définitif de chaque relation est à fournir pour le 15 septembre au plus tard de l'année suivant l'année de référence ;
 - 7° une description du développement des activités et une prévision par relation pour l'année suivant l'année de demande d'aide en se servant de l'annexe 1 ;
 - 8° une indication précise des aides étatiques, communautaires ou autres sollicitées ou perçues pour les relations de transport faisant objet d'une aide par le présent régime d'aides.

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

- 1° une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec une prévision pour l'année suivante. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 3 ;
- 2° une description détaillée du nombre de wagons par train, **respectivement et** de tranches de 50 tonnes transportées par barge qu'il estime transporter au cours de l'année calendrier concernée par trajet ferroviaire ou fluvial en utilisant les aides. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 4 :
 - a) un relevé des trains ou barges, incluant le lieu de départ et d'arrivée, la distance ferroviaire ou fluviale, la date de départ, repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 4 ;
 - b) un relevé du nombre de wagons par train, **respectivement et** de tranches de 50 tonnes transportées par barge repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 4 ;
 - c) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 4 ;
- 3° les bulletins de freinage des trains ;
- 4° un business plan comprenant des indications sur la nature des produits et des charges par service de transport conventionnel. Le résultat définitif de chaque service de transport conventionnel est à fournir pour le 15 septembre au plus tard de l'année suivant l'année de référence ;
- 5° le renseignement du surcoût lié à l'utilisation de l'infrastructure ;**
- 6° une description du développement des activités et une prévision par service de transport conventionnel pour l'année suivant l'année de demande d'aide en se servant de l'annexe 3 ;
- 7° **6°** une indication précise des aides étatiques, communautaires ou autres sollicitées ou perçues pour les services de transport conventionnel faisant objet d'une aide par le présent régime d'aides. »

Dans son avis complémentaire du 16 décembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Nouvel article 10 (ancien article 13)

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

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État estime qu'au paragraphe 1^{er}, le point 1^o est redondant par rapport aux dispositions de l'article 1^{er} et est donc à supprimer. Au paragraphe 2, les conditions d'éligibilité du point 2^o sont redondantes par rapport aux dispositions de l'article 4. Les conditions d'éligibilité du point 3^o, lettre a), sont redondantes par rapport aux dispositions de l'article 5. Ces redondances sont à supprimer. Il est renvoyé aux observations à l'endroit des articles 4 et 5.

Suite à la remarque de la Haute Corporation, émise à l'égard de l'ancien article 13 (nouvel article 10), la commission parlementaire décide de supprimer le point 1^o au paragraphe 1^{er} comme étant redondant par rapport aux dispositions de l'article 1^{er}. Les points suivants sont renumérotés.

La commission parlementaire décide en outre d'adapter les points 2^o, 3^o et 4^o du paragraphe 2 suite à la suppression des anciens articles 4, 5 et 6 du projet de loi. Par conséquent, lesdits points contiennent dès à présent les dispositions non redondantes de ces articles.

Enfin, dans un but d'assurer une meilleure lisibilité, la commission parlementaire décide de supprimer le bout de phrase du nouveau point 1^o du paragraphe 1^{er} « *Il s'agit d'une relation nouvelle ou existante pour laquelle (...)* ». Cette formulation paraît en effet superflue, étant donné qu'une relation est toujours soit nouvelle, soit existante.

En ce qui concerne la lettre a) du point 2^o du paragraphe 2 de l'ancien article 13 (nouvel article 10) du projet de loi, la commission parlementaire propose de supprimer le mot « *luxembourgeois* » afin d'éviter un double emploi avec l'expression « *sur le territoire national* » à ladite lettre a).

La commission décide par conséquent de modifier le nouvel article 10 (ancien article 13) du projet de loi comme suit :

« Art. 13 10. Critères d'éligibilité

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

~~1° L'opérateur se situe sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne et transporte des marchandises par chemin de fer ou par barge ;~~

~~1° Il s'agit d'une relation nouvelle ou existante pour laquelle~~ l'opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide pour le transport combiné ;

2° L'opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide par service de transport conventionnel de marchandises.

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

1° Le transport d'UTI :

a) Les UTI remises au transport sont couvertes par une lettre de voiture afin de donner droit à l'aide ;

b) Le transport est régulier, sa fréquence et ses horaires sont connus d'avance et publiés ;

c) Le transport est commercialement ouvert, dans la limite des capacités disponibles et dans des conditions équitables et non discriminatoires, à tout opérateur qui en fait la demande.

2° Le transport ferroviaire intérieur :

Est éligible :

a) tout transport d'UTI sur le territoire national entre deux terminaux intermodaux **luxembourgeois**, et organisé sur une distance minimale de 20 kilomètres ;

i. comprenant la collecte d'UTI en vue de leur regroupement et de leur envoi par train ou barge à destination d'autres Etats ;

ii. comprenant la distribution d'UTI venant d'autres Etats par train ou barge vers les différents terminaux intermodaux situés au Luxembourg.

b) tout transport conventionnel de marchandises ~~entre deux sites luxembourgeois~~ entre un point de chargement et un point de déchargement, ou entre un point de chargement ou

déchargement et un triage situés sur le territoire luxembourgeois, et organisé sur une distance minimale de 5 kilomètres.

3° Le transport ferroviaire international d'UTI :

Un train est éligible si :

- a) le transport combiné concerne des UTI faisant l'objet de transbordement dans un terminal intermodal situé au Luxembourg ;
- b) plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées horizontalement ou verticalement sur un terminal intermodal à Luxembourg ;
- c) **au départ ou à l'arrivée d'un terminal intermodal au Luxembourg, l'opérateur supporte le risque financier d'organiser un service ferroviaire complet dans une chaîne de transport combiné.**

4° Le transport fluvial **international** :

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

- a) plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées sur un terminal intermodal au Luxembourg ; ou
- b) plus de 30 pour cent de sa charge est transbordée sur un port ou un terminal intermodal au Luxembourg ;
- c) **au départ ou à l'arrivée d'un port ou d'un terminal intermodal situé au Luxembourg, l'opérateur supporte le risque financier d'organiser un service fluvial international, conventionnel ou combiné.**

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. »

Dans son avis complémentaire du 16 décembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Nouvel article 11 (ancien article 14)

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

Il n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond.

Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu d'adapter la référence dans l'article sous examen.

La commission décide par conséquent de modifier le nouvel article 11 (ancien article 14) du projet de loi comme suit :

« Art. 14 11. Octroi de l'aide

Dans le cadre de la procédure d'octroi des aides, le ministre vérifie l'exactitude du dossier de candidature remis suivant l'article **12 9** ainsi que des divers relevés fournis suivant les annexes 1 à 4. Le ministre subordonne le versement d'une aide, octroyée annuellement, au respect des dispositions de la présente loi.

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

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

Dans son avis complémentaire du 16 décembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Nouvel article 12 (ancien article 15)

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

Il n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond.

Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu d'adapter les références dans l'article sous examen.

La commission décide par conséquent de modifier le nouvel article 12 (ancien article 15) du projet de loi comme suit :

« Art. 15 12. Contrôle de l'aide

L'opérateur s'engage :

- 1° sur la sincérité, l'exactitude et la complétude des informations fournies ;
- 2° à communiquer à l'administration pour consultation, sur demande, tous les documents et informations nécessaires au contrôle des aides accordées ;
- 3° à signaler à l'administration tout changement relatif au dossier de candidature défini à l'article **12 9** aux critères d'éligibilité définis à l'article **13 10**.

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

Dans son avis complémentaire du 16 décembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Nouvel article 13 (ancien article 16)

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

Dans son avis du 25 octobre 2022 la Haute Corporation a émis une opposition formelle à l'endroit de l'ancien article 16 (nouvel article 13) qui prévoit que le ministre peut décider d'octroyer tout de même l'aide à un opérateur ayant fourni des « renseignements sciemment inexacts ou incomplets » ou qui « ne se conforme pas aux obligations prises en contrepartie de l'octroi de l'aide » sans toutefois préciser les critères y relatifs.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire décide de suivre la suggestion de la Haute Corporation et de supprimer le dernier bout de phrase du premier alinéa du paragraphe 3, étant donné qu'un opérateur sciemment fautif ne devrait avoir droit à une aide quelconque.

La commission décide par conséquent de modifier le nouvel article 13 (ancien article 16) du projet de loi comme suit :

« Art. 16 13. Perte du bénéfice de l'aide et restitution des aides indûment perçues

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

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

(3) L'opérateur perd le bénéfice de l'aide octroyée en vertu de la présente loi s'il fournit des renseignements sciemment inexacts ou incomplets ou s'il ne se conforme pas aux obligations prises en contrepartie de l'octroi de l'aide au sens de l'article **12 9, 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. »

Dans son avis complémentaire du 16 décembre 2022, le Conseil d'État constate que par l'amendement sous examen, la possibilité pour le ministre de décider du maintien de l'aide si le bénéficiaire a fourni des renseignements sciemment inexacts ou incomplets ou s'il ne s'est pas conformé aux obligations souscrites en contrepartie de l'octroi de l'aide est supprimée. Le Conseil d'État peut dès lors lever son opposition formelle à cet égard.

Nouvel article 14 (ancien article 17)

L'article décrit les règles de cumul.

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État estime qu'il y a lieu de se référer non pas au « droit européen » mais à « la législation de l'Union européenne ».

La commission parlementaire décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État.

En outre, suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu de corriger les références contenues dans l'article.

La commission décide par conséquent de modifier le nouvel article 14 (ancien article 17) du projet de loi comme suit :

« Art. 17 14. Règles de cumul

Les aides octroyées en vertu de la présente loi peuvent être cumulées avec d'autres aides compatibles avec ~~le droit européen~~ la législation de l'Union européenne dans la limite des seuils prévus à l'article ~~10 7.~~ »

Dans son avis complémentaire du 16 décembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Nouvel article 15 (ancien article 18)

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

Il n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu de corriger les références contenues dans l'article.

La commission décide par conséquent de modifier le nouvel article 15 (ancien article 18) du projet de loi comme suit :

« Art. 18 15. Suivi des aides octroyées

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

Cette documentation doit contenir toutes les informations utiles démontrant que la procédure de demande prévue à l'article ~~12 9~~ et les critères d'attribution des aides ont été respectés. »

Dans son avis complémentaire du 16 décembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Article 19

L'article 19 contient des dispositions pénales.

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État relève qu'il est surabondant de prévoir que 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 », étant donné que les articles 496-1 à 496-3 du Code pénal s'appliquent de toute façon. Le Conseil d'État propose dès lors de supprimer l'article sous revue.

La commission parlementaire estime que la remarque du Conseil d'État est fondée et décide par conséquent de supprimer l'article 19. Les articles subséquents seront renumérotés en conséquence.

Nouvel article 16 (ancien article 20)

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

La loi en projet ne pourra entrer en vigueur qu'après la décision favorable de la Commission européenne. Selon l'avis de la Haute Corporation du 25 octobre 2022, il convient dès lors d'insérer une clause dite de « standstill », conditionnant le régime d'aides mis en place par le projet de loi à l'approbation de la Commission européenne qui ne s'est pas encore prononcée au moment de l'adoption de l'avis du Conseil d'État. La commission parlementaire décide dès lors de faire droit à la recommandation formulée par la Haute Corporation et d'insérer le texte proposé par cette dernière.

En outre, il est décidé de faire droit au souhait de la Commission européenne de supprimer la clause de rétroactivité du régime d'aide envisagé, régime qui s'appliquera par conséquent à partir du 1^{er} janvier 2023 jusqu'au 31 décembre 2027 et non plus à partir du 1^{er} janvier 2022 jusqu'au 31 décembre 2026.

La commission décide par conséquent de modifier le nouvel article 16 (ancien article 20) du projet de loi comme suit :

« Art. 20 16. Durée d'application

La présente loi s'applique jusqu'au 31 décembre ~~2026~~**27**.

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~~ **à partir du 1^{er} janvier 2022**.

Les aides prévues par la présente loi ne peuvent pas être accordées avant la décision finale de la Commission européenne déclarant compatible avec le marché intérieur le régime d'aides institué par la présente loi. Le ministre publie au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg un avis renseignant sur la décision de la Commission européenne indiquant les références de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne. »

Dans son avis complémentaire du 16 décembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Nouvel article 17 (ancien article 21)

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

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni d'observations de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 22 – supprimé

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

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État relève que l'article sous revu est à supprimer, pour être superfétatoire au vu des règles générales de compétence en matière juridictionnelle.

La commission parlementaire estime que la remarque du Conseil d'État est fondée et décide par conséquent de supprimer l'ancien article 22.

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°8034 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 ferroviaire et fluvial

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 des unités de transport intermodal ou du fret conventionnel par chemin de fer, ou par barge.

Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par :

- 1° « lettre de voiture » : tout document rédigé conformément aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises, ci-après « CIM », appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, des modifications adoptées par la Commission de révision lors de ses 24^{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° « bulletin de freinage » : tout document rédigé conformément aux « préconisations « International railway solution » de l'International union of railways » relatives à la composition, à la remorque, au freinage, à la vitesse limite et à la masse des trains ;
- 3° « opérateur » : entreprise ou groupement d'entreprises qui assure un transport, conformément à l'article 10, paragraphe 2 ;
- 4° « twenty foot equivalent unit », ci-après « TEU » : unité de mesure pour un conteneur ayant une hauteur de 2,591 mètres, une largeur de 2,438 mètres et une longueur de 6,058 mètres ;
- 5° « unité de transport intermodal », ci-après « UTI » : tout conteneur terrestre ou maritime, toute caisse mobile ou toute semi-remorque ayant une capacité de transport équivalant à au moins 1 TEU ;
- 6° « terminal intermodal » : tout terminal ou centre de transbordement ferroviaire ou fluvial ;
- 7° « UTI manutentionnée » : toute UTI manutentionnée sur un terminal intermodal au Luxembourg ;
- 8° « transport combiné de marchandises » : transport de marchandises se faisant par le biais d'une UTI ;
- 9° « transport conventionnel de marchandises » : transport de marchandises ne se faisant pas par le biais d'une UTI ;
- 10° « surcoût lié à l'utilisation de l'infrastructure » :
 - a) s'agissant d'un transport d'UTI : le tarif payé par l'opérateur à l'exploitant du terminal intermodal au Luxembourg pour la manutention proprement dite des UTI. Sont exclus de ce tarif les frais éventuels de stockage, de parking, de réservation ou d'autres frais additionnels en relation avec les UTI manutentionnées ;
 - b) s'agissant d'un transport ferroviaire conventionnel de marchandises : le surcoût porté par l'opérateur pour l'utilisation du réseau ferroviaire luxembourgeois et de la sécurité ferroviaire ;
 - c) s'agissant d'un transport fluvial conventionnel de marchandises : le tarif payé par l'opérateur pour le transbordement proprement dit ;
- 11° « 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 ;
- 12° « coût total du transport » : le coût total du transport comprend les coûts de circulation du train ou de la barge, les coûts du train ou de la barge, les coûts administratifs et les coûts de manœuvres ou de transbordement.

Art. 3. Dispositions générales

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

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

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

Art. 4. Calcul de l'aide en cas de transport ferroviaire intérieur

Il est prévu une aide par train comprenant :

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

Art. 5. Calcul de l'aide en cas de transport ferroviaire international d'UTI

Il est prévu une aide par train, modulable suivant la distance parcourue, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article 7 et comprenant :

1° une part fixe par train (X), dégressive en fonction de la distance totale du trajet et visant à promouvoir le transport combiné courte et moyenne distance :

- a) X = 1 600 euros pour une distance ferroviaire inférieure à 400 kilomètres ;
- b) X = 1 200 euros pour une distance ferroviaire comprise entre 400 et 800 kilomètres ;
- c) X = 600 euros pour une distance ferroviaire supérieure à 800 kilomètres ;

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

Y = 30 euros pour une manutention verticale ou horizontale.

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

Art. 6. Calcul de l'aide en cas de transport fluvial

Il est prévu une aide par barge, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article 7 et comprenant :

1° une part fixe par barge (X) :

X = 3 600 euros ;

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

Y = 30 euros ;

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

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

Art. 7. Limites de l'aide

Le calcul de l'aide visé à l'article 4 ne pourra pas dépasser le coût total du transport.

Le calcul de l'aide visée aux articles 5 et 6 est soumis aux limites suivantes :

1° 50 pour cent du différentiel de coûts externes entre la route et le rail ou entre la route et la barge ;

2° 30 pour cent du coût total du transport.

Art. 8. Forme de l'aide

L'aide est allouée sous forme de subventions directes.

Art. 9. 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 10.

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

(4) La partie d'information générale comprend :

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

- 2° les coordonnées et la signature de la personne dûment habilitée à gérer la demande ainsi que le compte bancaire destiné à recevoir l'éventuel soutien financier et le nom de la banque ;
- 3° les attestations établies par :
 - a) le Centre d'informatique, d'affiliation et de perception des cotisations commun aux institutions de sécurité sociale ;
 - b) l'Administration des contributions directes ;
 - c) l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA ;
 Les attestations certifient que l'opérateur est en règle avec ses obligations relatives au paiement des cotisations de sécurité sociale, des impôts et taxes, et relative à la déclaration de la retenue d'impôt sur les traitements et salaires, à une date qui ne peut être antérieure de trois mois au délai d'introduction du dossier de candidature ;
- 4° les comptes annuels et le rapport du réviseur d'entreprise ;
- 5° le rapport d'activité annuel de l'opérateur.

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

- 1° une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec une prévision pour l'année suivante. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 1 ;
- 2° une description détaillée par train ou par barge du nombre d'UTI qu'ils estiment transporter et manutentionner au cours de l'année calendrier concernée par trajet ferroviaire ou fluvial en utilisant les aides. À cette fin, l'opérateur utilise les tableaux dont le modèle est repris en annexe 2 :
 - a) un relevé des trains ou barges, incluant le lieu de départ et d'arrivée, la distance ferroviaire ou fluviale, la date de départ, repris au tableau 1 et au tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - b) un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 et au 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 et au tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - d) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 et au 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 10 ;
- 5° le renseignement des coûts de transbordement pour l'utilisation d'un terminal intermodal au Luxembourg ainsi que tout changement de ces tarifs ;
- 6° un business plan par relation comprenant des indications sur la nature des produits et des charges par relation et sur l'absence de viabilité des services de transport combiné en l'absence d'une aide. Le résultat définitif de chaque relation est à fournir pour le 15 septembre au plus tard de l'année suivant l'année de référence ;
- 7° une description du développement des activités et une prévision par relation pour l'année suivant l'année de demande d'aide en se servant de l'annexe 1 ;
- 8° une indication précise des aides étatiques, communautaires ou autres sollicitées ou perçues pour les relations de transport faisant objet d'une aide par le présent régime d'aides.

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

- 1° une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec une prévision pour l'année suivante. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 3 ;
- 2° une description détaillée du nombre de wagons par train et de tranches de 50 tonnes transportées par barge qu'il estime transporter au cours de l'année calendrier concernée par trajet ferroviaire ou

fluvial en utilisant les aides. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 4 :

- a) un relevé des trains ou barges, incluant le lieu de départ et d'arrivée, la distance ferroviaire ou fluviale, la date de départ, repris au tableau 1 et au tableau 2 de l'annexe 4 ;
 - b) un relevé du nombre de wagons par train et de tranches de 50 tonnes transportées par barge repris au tableau 1 et au tableau 2 de l'annexe 4 ;
 - c) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 et au tableau 2 de l'annexe 4 ;
- 3° les bulletins de freinage des trains ;
- 4° un business plan comprenant des indications sur la nature des produits et des charges par service de transport conventionnel. Le résultat définitif de chaque service de transport conventionnel est à fournir pour le 15 septembre au plus tard de l'année suivant l'année de référence ;
- 5° une description du développement des activités et une prévision par service de transport conventionnel pour l'année suivant l'année de demande d'aide en se servant de l'annexe 3 ;
- 6° une indication précise des aides étatiques, communautaires ou autres sollicitées ou perçues pour les services de transport conventionnel faisant l'objet d'une aide par le présent régime d'aides.

Art. 10. Critères d'éligibilité

(1) Les critères d'éligibilité au régime d'aides sont les suivants :

- 1° l'opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide pour le transport combiné ;
- 2° l'opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide par service de transport conventionnel de marchandises.

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

1° Le transport d'UTI :

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

2° Le transport ferroviaire intérieur :

Est éligible :

- a) tout transport d'UTI sur le territoire national entre deux terminaux intermodaux et organisé sur une distance minimale de 20 kilomètres ;
 - i. comprenant la collecte d'UTI en vue de leur regroupement et de leur envoi par train ou barge à destination d'autres Etats ;
 - ii. comprenant la distribution d'UTI venant d'autres Etats par train ou barge vers les différents terminaux intermodaux situés au Luxembourg.
- b) tout transport conventionnel de marchandises entre un point de chargement et un point de déchargement, ou entre un point de chargement ou déchargement et un triage situés sur le territoire luxembourgeois, et organisé sur une distance minimale de 5 kilomètres.

3° Le transport ferroviaire international d'UTI :

Un train est éligible si :

- a) le transport combiné concerne des UTI faisant l'objet de transbordement dans un terminal intermodal situé au Luxembourg ;
- b) plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées horizontalement ou verticalement sur un terminal intermodal à Luxembourg ;
- c) au départ ou à l'arrivée d'un terminal intermodal au Luxembourg, l'opérateur supporte le risque financier d'organiser un service ferroviaire complet dans une chaîne de transport combiné.

4° Le transport fluvial international :

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

- a) plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées sur un terminal intermodal au Luxembourg ;
ou

- b) plus de 30 pour cent de sa charge est transbordée sur un port ou un terminal intermodal au Luxembourg ;
- c) au départ ou à l'arrivée d'un port ou d'un terminal intermodal situé au Luxembourg, l'opérateur supporte le risque financier d'organiser un service fluvial international, conventionnel ou combiné.

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. 11. 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 9 ainsi que des divers relevés fournis suivant les annexes 1 à 4. Le ministre subordonne le versement d'une aide, octroyée annuellement, au respect des dispositions de la présente loi.

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

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

Art. 12. 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 9 aux critères d'éligibilité définis à l'article 10.

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

Art. 13. 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 9.

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

Art. 14. Règles de cumul

Les aides octroyées en vertu de la présente loi peuvent être cumulées avec d'autres aides compatibles avec la législation de l'Union européenne dans la limite des seuils prévus à l'article 7.

Art. 15. 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 9 et les critères d'attribution des aides ont été respectés.

Art. 16. Durée d'application

La présente loi s'applique jusqu'au 31 décembre 2027.

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 à partir du 1^{er} janvier 2023.

Les aides prévues par la présente loi ne peuvent pas être accordées avant la décision finale de la Commission européenne déclarant compatible avec le marché intérieur le régime d'aides institué par la présente loi. Le ministre publie au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg un avis renseignant sur la décision de la Commission européenne indiquant les références de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Art. 17. Abrogation

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

*

ANNEXE 1

Transport d'UTI – Vue générale

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

*

ANNEXE 2

Transport d'UTI – Vue détaillée

Tableau 1 – Transport par train

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

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

Tableau 2 – Transport par barge

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

*

ANNEXE 3

Transport conventionnel de marchandises – Vue générale

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

*

ANNEXE 4

Transport conventionnel de marchandises – Vue détaillée

Tableau 1 – Transport par train

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

Tableau 2 – Transport par barge

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

Luxembourg, le 16 décembre 2022

La Présidente-Rapportrice,
Chantal GARY

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

8034

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 20/12/2022 17:38:01	Président: M. Etgen Fernand
Scrutin: 5	Secrétaire A: M. Scheeck Laurent
Vote: PL 8034 PL 8034	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi - Projet de loi 8034	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	52	0	0	52
Procuration:	8	0	0	8
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
CSV					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Arendt épouse Kemp Nanc	Oui	
M. Eicher Emile	Oui		M. Eischen Félix	Oui	
M. Galles Paul	Oui		M. Gloden Léon	Oui	
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	
M. Hengel Max	Oui		M. Kaes Aly	Oui	
M. Lies Marc	Oui		Mme Margue Elisabeth	Oui	
M. Mischo Georges	Oui		Mme Modert Octavie	Oui	
M. Mosar Laurent	Oui		M. Roth Gilles	Oui	
M. Schaaf Jean-Paul	Oui	(Mme Arendt épouse Kemp Nanc)	M. Spautz Marc	Oui	(M. Mosar Laurent)
M. Wilmes Serge	Oui	(M. Halsdorf Jean-Marie)	M. Wiseler Claude	Oui	
M. Wolter Michel	Oui				

déi gréng					
Mme Ahmedova Semiray	Oui		M. Benoy François	Oui	
Mme Bernard Djuna	Oui		Mme Empain Stéphanie	Oui	
Mme Gary Chantal	Oui		M. Hansen- Marc	Oui	
Mme Lorsché Josée	Oui		M. Margue Charles	Oui	
Mme Thill Jessie	Oui				

DP					
M. Arendt Guy	Oui		M. Bauler André	Oui	
M. Baum Gilles	Oui	(M. Graas Gusty)	Mme Beissel Simone	Oui	
M. Colabianchi Frank	Oui		M. Etgen Fernand	Oui	
M. Graas Gusty	Oui		M. Hahn Max	Oui	
Mme Hartmann Carole	Oui		M. Knaff Pim	Oui	
M. Lamberty Claude	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	(M. Bauler André)

LSAP					
Mme Asselborn-Bintz Simone	Oui		M. Biancalana Dan	Oui	
Mme Burton Tess	Oui		Mme Closener Francine	Oui	
M. Cruchten Yves	Oui		M. Di Bartolomeo Mars	Oui	
Mme Hemmen Cécile	Oui		M. Kersch Dan	Oui	
Mme Mutsch Lydia	Oui	(M. Cruchten Yves)	M. Weber Carlo	Oui	

déi Lénk					
Mme Cecchetti Myriam	Oui		Mme Oberweis Nathalie	Oui	

Piraten					
M. Clement Sven	Oui		M. Goergen Marc	Oui	

ADR					
M. Engelen Jeff	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	
M. Keup Fred	Oui	(M. Engelen Jeff)	M. Reding Roy	Oui	(M. Kartheiser Fernand)

Le Président:

Le Secrétaire général:

8034

**N° 8034****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2022-2023

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

*

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 des unités de transport intermodal ou du fret conventionnel par chemin de fer, ou par barge.

Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par :

1° « lettre de voiture » : tout document rédigé conformément aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises, ci-après « CIM », appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, des modifications adoptées par la Commission de révision lors de ses 24^{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° « bulletin de freinage » : tout document rédigé conformément aux « préconisations « International railway solution » de l'International union of railways » relatives à la composition, à la remorque, au freinage, à la vitesse limite et à la masse des trains ;

3° « opérateur » : entreprise ou groupement d'entreprises qui assure un transport, conformément à l'article 10, paragraphe 2 ;

4° « twenty foot equivalent unit », ci-après « TEU » : unité de mesure pour un conteneur ayant une hauteur de 2,591 mètres, une largeur de 2,438 mètres et une longueur de 6,058 mètres ;

5° « unité de transport intermodal », ci-après « UTI » : tout conteneur terrestre ou maritime, toute caisse mobile ou toute semi-remorque ayant une capacité de transport équivalant à au moins 1 TEU ;

6° « terminal intermodal » : tout terminal ou centre de transbordement ferroviaire ou fluvial ;

7° « UTI manutentionnée » : toute UTI manutentionnée sur un terminal intermodal au Luxembourg ;

8° « transport combiné de marchandises » : transport de marchandises se faisant par le biais d'une UTI ;

9° « transport conventionnel de marchandises » : transport de marchandises ne se faisant pas par le biais d'une UTI ;

10° « surcoût lié à l'utilisation de l'infrastructure » :

- a) s'agissant d'un transport d'UTI : le tarif payé par l'opérateur à l'exploitant du terminal intermodal au Luxembourg pour la manutention proprement dite des UTI. Sont exclus de ce tarif les frais éventuels de stockage, de parking, de réservation ou d'autres frais additionnels en relation avec les UTI manutentionnées ;
- b) s'agissant d'un transport ferroviaire conventionnel de marchandises : le surcoût porté par l'opérateur pour l'utilisation du réseau ferroviaire luxembourgeois et de la sécurité ferroviaire ;
- c) s'agissant d'un transport fluvial conventionnel de marchandises : le tarif payé par l'opérateur pour le transbordement proprement dit ;

11° « 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 ;

12° « coût total du transport » : le coût total du transport comprend les coûts de circulation du train ou de la barge, les coûts du train ou de la barge, les coûts administratifs et les coûts de manœuvres ou de transbordement.

Art. 3. Dispositions générales

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

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

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

Art. 4. Calcul de l'aide en cas de transport ferroviaire intérieur

Il est prévu une aide par train comprenant :

1° une part fixe par train (X) :

X = 1 600 euros ;

2° une part variable, fonction du nombre d'UTI manutentionnées ou du nombre de wagons dédiés au transport conventionnel de marchandises (Z), visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation des infrastructures (Y) :

a) Y = 30 euros par UTI manutentionnée dans le cas d'un transport d'UTI ;

b) Y = 7 euros par wagon dans le cas d'un transport conventionnel de marchandises.

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

Art. 5. Calcul de l'aide en cas de transport ferroviaire international d'UTI

Il est prévu une aide par train, modulable suivant la distance parcourue, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article 7 et comprenant :

1° une part fixe par train (X), dégressive en fonction de la distance totale du trajet et visant à promouvoir le transport combiné courte et moyenne distance :

a) X = 1 600 euros pour une distance ferroviaire inférieure à 400 kilomètres ;

b) X = 1 200 euros pour une distance ferroviaire comprise entre 400 et 800 kilomètres ;

c) X = 600 euros pour une distance ferroviaire supérieure à 800 kilomètres ;

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

Y = 30 euros pour une manutention verticale ou horizontale.

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

Art. 6. Calcul de l'aide en cas de transport fluvial

Il est prévu une aide par barge, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article 7 et comprenant :

1° une part fixe par barge (X) :

$$X = 3\,600 \text{ euros ;}$$

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

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

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

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

Art. 7. Limites de l'aide

Le calcul de l'aide visé à l'article 4 ne pourra pas dépasser le coût total du transport.

Le calcul de l'aide visée aux articles 5 et 6 est soumis aux limites suivantes :

- 1° 50 pour cent du différentiel de coûts externes entre la route et le rail ou entre la route et la barge ;
- 2° 30 pour cent du coût total du transport.

Art. 8. Forme de l'aide

L'aide est allouée sous forme de subventions directes.

Art. 9. 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 10.

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

(4) La partie d'information générale comprend :

- 1° le nom, la forme juridique, la date de création, le numéro d'entreprise, à défaut, une copie des statuts, ainsi que le numéro de TVA ;
- 2° les coordonnées et la signature de la personne dûment habilitée à gérer la demande ainsi que le compte bancaire destiné à recevoir l'éventuel soutien financier et le nom de la banque ;
- 3° les attestations établies par :
 - a) le Centre d'informatique, d'affiliation et de perception des cotisations commun aux institutions de sécurité sociale ;
 - b) l'Administration des contributions directes ;
 - c) l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA ;

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

- 4° les comptes annuels et le rapport du réviseur d'entreprise ;
- 5° le rapport d'activité annuel de l'opérateur.

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

- 1° une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec une prévision pour l'année suivante. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 1 ;
- 2° une description détaillée par train ou par barge du nombre d'UTI qu'ils estiment transporter et manutentionner au cours de l'année calendrier concernée par trajet ferroviaire ou fluvial en utilisant les aides. À cette fin, l'opérateur utilise les tableaux dont le modèle est repris en annexe 2 :
 - a) un relevé des trains ou barges, incluant le lieu de départ et d'arrivée, la distance ferroviaire ou fluviale, la date de départ, repris au tableau 1 et au tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - b) un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 et au 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 et au tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - d) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 et au 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 10 ;
- 5° le renseignement des coûts de transbordement pour l'utilisation d'un terminal intermodal au Luxembourg ainsi que tout changement de ces tarifs ;
- 6° un business plan par relation comprenant des indications sur la nature des produits et des charges par relation et sur l'absence de viabilité des services de transport combiné en l'absence d'une aide. Le résultat définitif de chaque relation est à fournir pour le 15 septembre au plus tard de l'année suivant l'année de référence ;
- 7° une description du développement des activités et une prévision par relation pour l'année suivant l'année de demande d'aide en se servant de l'annexe 1 ;
- 8° une indication précise des aides étatiques, communautaires ou autres sollicitées ou perçues pour les relations de transport faisant objet d'une aide par le présent régime d'aides.

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

- 1° une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec une prévision pour l'année suivante. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 3 ;
- 2° une description détaillée du nombre de wagons par train et de tranches de 50 tonnes transportées par barge qu'il estime transporter au cours de l'année calendrier concernée par trajet ferroviaire ou fluvial en utilisant les aides. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 4 :
 - a) un relevé des trains ou barges, incluant le lieu de départ et d'arrivée, la distance ferroviaire ou fluviale, la date de départ, repris au tableau 1 et au tableau 2 de l'annexe 4 ;
 - b) un relevé du nombre de wagons par train et de tranches de 50 tonnes transportées par barge repris au tableau 1 et au tableau 2 de l'annexe 4 ;
 - c) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 et au tableau 2 de l'annexe 4 ;
- 3° les bulletins de freinage des trains ;
- 4° un business plan comprenant des indications sur la nature des produits et des charges par service de transport conventionnel. Le résultat définitif de chaque service de transport conventionnel est à fournir pour le 15 septembre au plus tard de l'année suivant l'année de référence ;
- 5° une description du développement des activités et une prévision par service de transport conventionnel pour l'année suivant l'année de demande d'aide en se servant de l'annexe 3 ;

- 6° une indication précise des aides étatiques, communautaires ou autres sollicitées ou perçues pour les services de transport conventionnel faisant l'objet d'une aide par le présent régime d'aides.

Art. 10. Critères d'éligibilité

(1) Les critères d'éligibilité au régime d'aides sont les suivants :

- 1° l'opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide pour le transport combiné ;
- 2° l'opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide par service de transport conventionnel de marchandises.

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

1° Le transport d'UTI :

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

2° Le transport ferroviaire intérieur :

Est éligible :

- a) tout transport d'UTI sur le territoire national entre deux terminaux intermodaux et organisé sur une distance minimale de 20 kilomètres ;
 - i. comprenant la collecte d'UTI en vue de leur regroupement et de leur envoi par train ou barge à destination d'autres Etats ;
 - ii. comprenant la distribution d'UTI venant d'autres Etats par train ou barge vers les différents terminaux intermodaux situés au Luxembourg.
- b) tout transport conventionnel de marchandises entre un point de chargement et un point de déchargement, ou entre un point de chargement ou déchargement et un triage situés sur le territoire luxembourgeois, et organisé sur une distance minimale de 5 kilomètres.

3° Le transport ferroviaire international d'UTI :

Un train est éligible si :

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

- c) au départ ou à l'arrivée d'un terminal intermodal au Luxembourg, l'opérateur supporte le risque financier d'organiser un service ferroviaire complet dans une chaîne de transport combiné.

4° Le transport fluvial international :

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

- a) plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées sur un terminal intermodal au Luxembourg ; ou
- b) plus de 30 pour cent de sa charge est transbordée sur un port ou un terminal intermodal au Luxembourg ;
- c) au départ ou à l'arrivée d'un port ou d'un terminal intermodal situé au Luxembourg, l'opérateur supporte le risque financier d'organiser un service fluvial international, conventionnel ou combiné.

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. 11. 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 9 ainsi que des divers relevés fournis suivant les annexes 1 à 4. Le ministre subordonne le versement d'une aide, octroyée annuellement, au respect des dispositions de la présente loi.

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

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

Art. 12. 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 9 aux critères d'éligibilité définis à l'article 10.

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

Art. 13. 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 9.

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

Art. 14. Règles de cumul

Les aides octroyées en vertu de la présente loi peuvent être cumulées avec d'autres aides compatibles avec la législation de l'Union européenne dans la limite des seuils prévus à l'article 7.

Art. 15. 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 9 et les critères d'attribution des aides ont été respectés.

Art. 16. Durée d'application

La présente loi s'applique jusqu'au 31 décembre 2027.

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 à partir du 1^{er} janvier 2023.

Les aides prévues par la présente loi ne peuvent pas être accordées avant la décision finale de la Commission européenne déclarant compatible avec le marché intérieur le régime d'aides institué par la présente loi. Le ministre publie au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg un avis renseignant sur la décision de la Commission européenne indiquant les références de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Art. 17. Abrogation

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

ANNEXE 1 Transport d'UTI - Vue générale

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

Nombre d'UTI transportées par an		
Nombre d'UTI manutentionnées par an		

ANNEXE 2
Transport d'UTI - Vue détaillée

Tableau 1 - Transport par train

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

Tableau 2 - Transport par barge

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

ANNEXE 3
Transport conventionnel de marchandises - Vue générale

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

ANNEXE 4

Transport conventionnel de marchandises - Vue détaillée

Tableau 1 - Transport par train

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

Tableau 2 - Transport par barge

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

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés
en sa séance publique du 20 décembre 2022

Le Secrétaire général,

s. Laurent Scheeck

Le Président,

s. Fernand Etgen

8034/05

N° 8034⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

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

* * *

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

(23.12.2022)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés, du 20 décembre 2022 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 ferroviaire et fluvial**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 20 décembre 2022 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en ses séances des 25 octobre et 13 décembre 2022 ;

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 19 votants, le 23 décembre 2022.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

09



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 16 décembre 2022

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. 8034 Projet de loi relative à un régime d'aides pour la promotion du transport ferroviaire et fluvial
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 8078 Projet de loi relative à l'aménagement de la liaison cyclable directe entre Esch-sur-Alzette et Belval
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Examen de l'avis du Conseil d'État
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. Divers

*

Présents : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

M. Romain Spaus, Mme Anouk Ensch, M. Gilbert Schmit, M. Frédéric De Oliveira, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Roland Fox, directeur de l'Administration des Ponts et Chaussées

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Semiray Ahmedova, M. Serge Wilmes

*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

*

1. 8034 Projet de loi relative à un régime d'aides pour la promotion du transport ferroviaire et fluvial

Suite à une brève présentation du projet de rapport par Madame la Présidente-Rapportrice, le rapport est adopté à l'unanimité des membres présents.

La commission parlementaire propose à la Conférence des Présidents comme temps de parole le modèle de base.

Madame la Présidente-Rapportrice informe la commission parlementaire que le vote en séance plénière est prévu pour mardi, le 20 décembre 2022.

2. 8078 Projet de loi relative à l'aménagement de la liaison cyclable directe entre Esch-sur-Alzette et Belval

Suite à une brève présentation du projet de rapport par Madame la Présidente-Rapportrice, le rapport est adopté à la majorité des membres présents, à l'exception de Monsieur Marc Goergen (Piraten), qui vote contre.

La commission parlementaire propose à la Conférence des Présidents comme temps de parole le modèle de base.

Madame la Présidente-Rapportrice informe la commission parlementaire que le vote en séance plénière est prévu pour mardi, le 20 décembre 2022.

Finalement, Madame la Présidente tient encore à préciser que la nouvelle date de l'inauguration de la piste cyclable directe entre Esch-sur-Alzette et Belval, i.e. de la plus longue passerelle cycliste d'Europe, est prévue pour vendredi, le 23 décembre 2022 à 13.00 heures.

3. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

07



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 01 décembre 2022

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. 8034 Projet de loi relative à un régime d'aides pour la promotion du transport ferroviaire et fluvial
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'État

2. 8080 Projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 2023 et modifiant :
 - 1° la loi générale des impôts modifiée du 22 mai 1931 (« Abgabenordnung ») ;
 - 2° la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu ;
 - 3° la loi modifiée du 12 février 1979 concernant la taxe sur la valeur ajoutée ;
 - 4° la loi modifiée du 21 décembre 1998 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 1999 ;
 - 5° la loi modifiée du 23 décembre 2005 portant introduction d'une retenue à la source libératoire sur certains intérêts produits par l'épargne mobilière ;
 - 6° la loi modifiée du 18 décembre 2009 organisant l'aide sociale ;
 - 7° la loi modifiée du 17 décembre 2010 fixant les droits d'accise et les taxes assimilées sur les produits énergétiques, l'électricité, les produits de tabacs manufacturés, l'alcool et les boissons alcooliques ;
 - 8° la loi modifiée du 8 mars 2018 relative aux établissements hospitaliers et à la planification hospitalière ;
 - 9° la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile ;
 - 10° la loi modifiée du 25 mars 2020 portant création du Fonds spécial de soutien au développement du logement ;
 - 11° la loi du 30 juillet 2021 relative au Pacte Logement 2.0
 - Rapporteur : Monsieur Max Hahn

- 8081 Projet de loi relative à la programmation financière pluriannuelle pour la période 2022-2026
 - Rapporteur : Monsieur Max Hahn
 - Examen des volets « mobilité » et « travaux publics »

3. Divers

*

Présents : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

M. Dan Kersch remplaçant Mme Cécile Hemmen
Mme Elisabeth Margue remplaçant M. Serge Wilmes

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

M. Tom Weisgerber, M. Raphaël Zumsteeg, Mme Anouk Enschedé, M. Laurent Dahm, M. Gilbert Schmit, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Semiray Ahmedova, Mme Cécile Hemmen, M. Serge Wilmes

*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

*

1. 8034 Projet de loi relative à un régime d'aides pour la promotion du transport ferroviaire et fluvial

À titre liminaire, Mme Chantal Gary est désignée comme Rapportrice du projet de loi.

Il est ensuite procédé à une brève présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire 8043⁰⁰.

Le projet de loi se propose de soutenir le transport ferroviaire et fluvial en tant qu'éléments importants d'une politique de mobilité durable et respectueuse de l'environnement aussi bien en ce qui concerne le transport conventionnel que le transport combiné ou intermodal. Son double objectif est, d'un côté, la prolongation du régime d'aide actuel en faveur du transport combiné et, de l'autre côté, l'extension du champ d'application en ce qui concerne le transport conventionnel.

L'objectif politique du régime d'aide envisagé reste donc similaire à celui poursuivi avec le régime initial de 2015 et avec le régime actuel. Il s'agit de favoriser le transport ferroviaire et le transport fluvial par rapport au transport routier, préféré par les opérateurs en raison de son coût plus faible et de sa plus grande flexibilité. Cette préférence pour le transport routier contribue cependant à l'encombrement des routes luxembourgeoises et européennes et par conséquent à faire augmenter les émissions de dioxyde de carbone au Luxembourg.

L'extension du régime d'aide actuel vise à encourager de nouveaux opérateurs, non concernés par le transport combiné, à privilégier le transport de marchandises par train ou barge afin 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.

Le projet de loi modifie par ailleurs quelques modalités du régime actuel, sans toucher aux principes de base. Ainsi, la différence entre les manutentions verticales (30 euros) et les manutentions horizontales (10 euros) n'est plus justifiée et le projet de loi propose dès lors d'aligner le montant de l'aide à celui des manutentions verticales, respectivement d'appliquer une compensation de 30 euros indépendamment du type de manutention.

Les nouvelles aides peuvent être octroyées et versées pour tout transport ferroviaire intérieur ou transport ferroviaire ou fluvial international réalisé à partir du 1^{er} janvier 2023 et jusqu'au 31 décembre 2027 inclus.

Toutefois, ce projet de loi ne pourra entrer en vigueur qu'après la décision finale de la Commission européenne déclarant le régime d'aides proposé compatible avec le marché intérieur. La notification y relative a été déposée en date du 29 mars 2022 à la Commission européenne, suite à une première information réalisée en date du 4 octobre 2021.

Au cas où cet accord interviendrait après le 31 décembre 2022, le régime s'appliquera néanmoins rétroactivement à partir du 1^{er} janvier 2023.

Le régime d'aide luxembourgeois en faveur du transport combiné actuellement en vigueur couvre la période 2019-2022 et a donné suite au régime d'aide initial de 2015. Le régime actuellement en vigueur se concentre exclusivement sur le transport combiné et couvre trois types d'aide :

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

Le trafic intermodal continue à être grevé de coûts supplémentaires par rapport au transport routier. Par conséquent, il est nécessaire de continuer à soutenir, jusqu'au 31 décembre 2027, le transport ferroviaire intérieur d'UTI et le transport ferroviaire et fluvial international d'UTI afin d'éviter, à l'expiration du régime en vigueur, un glissement des opérateurs vers les axes routiers.

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

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

Le transport fluvial conventionnel est également sujet à une défaillance du marché. Les opérateurs favorisent le transport routier alors que le Luxembourg est bordé par la Moselle à sa frontière avec l'Allemagne. Suffisamment large et

profonde, cette rivière permet la circulation d'embarcations d'une longueur de 135 mètres et par conséquent le transport de nombreuses marchandises.

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

Article 1^{er}

L'article 1^{er} définit le champ d'application du projet de loi.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 2

L'article 2 reprend les définitions des notions de référence utilisées dans le cadre du projet de loi.

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État constate qu'au point 9° relatif à la définition du transport conventionnel de marchandises, il suffit d'indiquer qu'il s'agit du transport qui ne se fait pas au moyen d'UTI ; la précision selon laquelle le transport se fait directement sur un wagon ou une barge étant superfétatoire et donc à supprimer.

La commission parlementaire décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État et de supprimer cette précision au point 9°.

En outre, le Conseil d'État est d'avis que la définition du service de transport ferroviaire conventionnel au point 10° est superfétatoire. En effet, le point 9° définit déjà ce qu'il y a lieu d'entendre par transport conventionnel. Le transport ferroviaire étant de toute évidence effectué par la voie du rail, il semble superfétatoire d'introduire une définition *ad hoc*. S'il était quand même prévu de maintenir une telle définition, la Haute Corporation estime qu'il y aurait alors lieu d'introduire une définition du service de transport fluvial conventionnel.

La commission parlementaire décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État et de supprimer le point 10°.

En outre, la commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

À noter encore que, suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu d'adapter la référence au point 3 de l'article 2.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 2, point 3 du projet de loi comme suit :

« 3° « opérateur » : entreprise ou groupement d'entreprises qui assure un transport, conformément ~~aux articles 4, 5 et 6~~ à l'article 10, paragraphe 2 ; »

Article 3

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

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État estime que pour une meilleure lisibilité, à l'alinéa 2, il y aurait lieu de viser avec plus de précision les types d'aides accordées. Ainsi, au point 1°, le Conseil d'État demande aux auteurs de viser le « transport ferroviaire intérieur, conventionnel et d'UTI ». Au point 3°, il y a lieu de viser le « transport fluvial international, conventionnel et d'UTI ».

La commission décide de faire droit aux suggestions du Conseil d'État.

Articles 4, 5 et 6 - supprimés

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

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

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

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État estime que dans les articles 4 et 5 les conditions d'éligibilité sont redondantes par rapport aux dispositions de l'ancien article 13, (nouvel article 10), paragraphe 2, points 2° et 3°.

Afin de faire droit aux remarques du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de supprimer par voie d'amendement les articles 4 et 5.

Leurs dispositions non redondantes sont par conséquent intégrées sous lesdits points 2° et 3° du paragraphe 2 de l'ancien article 13 (nouvel article 10).

Dans le même ordre d'idées, la commission parlementaire décide de supprimer également par voie d'amendement l'article 6 contenant lui aussi des dispositions redondantes par rapport aux dispositions de l'ancien article 13, (nouvel article 10). Ses dispositions restantes sont intégrées dans l'ancien article 13 (nouvel article 10) et plus précisément sous le paragraphe 2, point 4°.

Suite à la suppression des anciens articles 4, 5 et 6, les articles suivants sont renumérotés et toutes les références d'articles sont adaptées en conséquence.

Nouvel article 4 (ancien article 7)

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

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 5 (ancien article 8)

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

Il n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu d'adapter la référence à la première phrase de l'article.

La commission décide par conséquent de modifier la première phrase du nouvel article 5 (ancien article 8) du projet de loi comme suit :

« Art. 8 5. Calcul de l'aide en cas de transport ferroviaire international d'UTI

Il est prévu une aide par train, modulable suivant la distance parcourue, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article ~~40~~ 7 et comprenant : »

Nouvel article 6 (ancien article 9)

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

Il n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu d'adapter la référence à la première phrase de l'article.

La commission propose par conséquent de modifier la première phrase du nouvel article 6 (ancien article 9) du projet de loi comme suit :

« Art. 9 6. Calcul de l'aide en cas de transport fluvial

Il est prévu une aide par barge, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article ~~40~~ 7 et comprenant : »

Nouvel article 7 (ancien article 10)

L'article contient les limites de l'aide.

Il n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

Lors des nombreux échanges entre le Gouvernement et la Commission européenne, cette dernière a fait part de son inquiétude quant au libellé de l'alinéa 2 de l'ancien article 10 (nouvel article 7), incompatible selon elle avec le point 107 des « *Lignes directrices sur les aides d'Etat aux entreprises ferroviaires* » (Communication de la Commission 2008/C 184/07) qui prévoit que « [L]a Commission considère qu'il existe une présomption de nécessité et de proportionnalité de l'aide, lorsque l'intensité de l'aide reste inférieure aux valeurs suivantes :

- a) pour les aides à l'utilisation de l'infrastructure, 30 % du coût total du transport ferroviaire, dans la limite de 100 % des coûts éligibles ;

- b) *pour les aides à la réduction des coûts externes, 30 % du coût total du transport ferroviaire, dans la limite de 50 % des coûts éligibles ;*
- c) *dans le cas d'aides à l'interopérabilité, 50 % des coûts éligibles. »*

La commission parlementaire décide dès lors d'adapter l'alinéa 2 de l'ancien article 10 (nouvel article 7) de manière à remédier à cette incompatibilité.

Le texte ainsi modifié a été envoyé aux services compétents de la Commission européenne.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 7 (ancien article 10) du projet de loi comme suit :

« Art. 10 7. Limites de l'aide

Le calcul de l'aide visée à l'article ~~7 4~~ ne pourra pas dépasser le coût total du transport.

Le calcul de l'aide visée aux articles ~~8 5~~ et ~~9 6~~ 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.~~
- 1° 50 pour cent du différentiel de coûts externes entre la route et le rail ou entre la route et la barge ;
- 2° 30 pour cent du coût total du transport. »

Nouvel article 8 – ancien article 11

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

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 9 (ancien article 12)

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

Il n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond.

En raison de l'adaptation de l'ancien article 10 (nouvel article 7) concernant les limites d'aide suite aux échanges avec la Commission européenne, la commission parlementaire estime que le point 5° du paragraphe 6 de l'ancien article 10 (nouvel article 7) est devenu superfétatoire et propose dès lors de le supprimer.

Par ailleurs, suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu de corriger les références contenues dans l'article 9 (ancien article 12).

Étant donné que le Conseil d'État a encore signalé dans ses observations d'ordre légistique que le terme « respectivement » est employé de manière inappropriée, la commission parlementaire a adapté les formulations concernées.

La commission décide par conséquent de modifier le nouvel article 9 (ancien article 12) du projet de loi comme suit :

« Art. 12 9. 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 ~~43~~ 10.

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

(4) La partie d'information générale comprend :

- 1° le nom, la forme juridique, la date de création, le numéro d'entreprise, à défaut, une copie des statuts, ainsi que le numéro de TVA ;
- 2° les coordonnées et la signature de la personne dûment habilitée à gérer la demande ainsi que le compte bancaire destiné à recevoir l'éventuel soutien financier et le nom de la banque ;
- 3° les attestations établies par :
 - a) le Centre d'informatique, d'affiliation et de perception des cotisations commun aux institutions de sécurité sociale ;
 - b) l'Administration des contributions directes ;
 - c) l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA ;

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

- 4° les comptes annuels et le rapport du réviseur d'entreprise ;
- 5° le rapport d'activité annuel de l'opérateur.

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

- 1° une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec une prévision pour l'année suivante. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 1 ;
 - 2° une description détaillée par train ou par barge du nombre d'UTI qu'ils estiment transporter et manutentionner au cours de l'année calendrier concernée par trajet ferroviaire ou fluvial en utilisant les aides. À cette fin, l'opérateur utilise les tableaux dont le modèle est repris en annexe 2 :
 - a) un relevé des trains ou barges, incluant le lieu de départ et d'arrivée, la distance ferroviaire ou fluviale, la date de départ, repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - b) un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - c) un relevé du nombre d'UTI manutentionnées par train ou barge incluant le poids des caisses et marchandises, repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - d) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 **respectivement et au** 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 **43 10** ;
 - 5° le renseignement des coûts de transbordement pour l'utilisation d'un terminal intermodal au Luxembourg ainsi que tout changement de ces tarifs ;
 - 6° un business plan par relation comprenant des indications sur la nature des produits et des charges par relation et sur l'absence de viabilité des services de transport combiné en l'absence d'une aide. Le résultat définitif de chaque relation est à fournir pour le 15 septembre au plus tard de l'année suivant l'année de référence ;
 - 7° une description du développement des activités et une prévision par relation pour l'année suivant l'année de demande d'aide en se servant de l'annexe 1 ;
 - 8° une indication précise des aides étatiques, communautaires ou autres sollicitées ou perçues pour les relations de transport faisant objet d'une aide par le présent régime d'aides.
- (6) La partie d'information relative au transport conventionnel de marchandises, établie annuellement, pour l'année de démarrage ainsi que pour les exercices suivants, comprend :
- 1° une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec une prévision pour l'année suivante. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 3 ;
 - 2° une description détaillée du nombre de wagons par train, **respectivement et** de tranches de 50 tonnes transportées par barge qu'il estime transporter au cours de l'année calendrier concernée par

trajet ferroviaire ou fluvial en utilisant les aides. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 4 :

- a) un relevé des trains ou barges, incluant le lieu de départ et d'arrivée, la distance ferroviaire ou fluviale, la date de départ, repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 4 ;
 - b) un relevé du nombre de wagons par train, ~~respectivement et~~ de tranches de 50 tonnes transportées par barge repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 4 ;
 - c) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 4 ;
- 3° les bulletins de freinage des trains ;
- 4° un business plan comprenant des indications sur la nature des produits et des charges par service de transport conventionnel. Le résultat définitif de chaque service de transport conventionnel est à fournir pour le 15 septembre au plus tard de l'année suivant l'année de référence ;
- 5° le renseignement du surcoût lié à l'utilisation de l'infrastructure ;**
- ~~6°~~ une description du développement des activités et une prévision par service de transport conventionnel pour l'année suivant l'année de demande d'aide en se servant de l'annexe 3 ;
- ~~7°-6°~~ une indication précise des aides étatiques, communautaires ou autres sollicitées ou perçues pour les services de transport conventionnel faisant objet d'une aide par le présent régime d'aides. »

Nouvel article 10 (ancien article 13)

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

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État estime qu'au paragraphe 1^{er}, le point 1° est redondant par rapport aux dispositions de l'article 1^{er} et est donc à supprimer. Au paragraphe 2, les conditions d'éligibilité du point 2° sont redondantes par rapport aux dispositions de l'article 4. Les conditions d'éligibilité du point 3°, lettre a), sont redondantes par rapport aux dispositions de l'article 5. Ces redondances sont à supprimer. Il est renvoyé aux observations à l'endroit des articles 4 et 5.

Suite à la remarque de la Haute Corporation, émise à l'égard de l'ancien article 13 (nouvel article 10), la commission parlementaire décide de supprimer le point 1° au paragraphe 1^{er} comme étant redondant par rapport aux dispositions de l'article 1^{er}. Les points suivants sont renumérotés.

La commission parlementaire décide en outre d'adapter les points 2°, 3° et 4° du paragraphe 2 suite à la suppression des anciens articles 4, 5 et 6 du projet de loi. Par conséquent, lesdits points contiennent dès à présent les dispositions non redondantes de ces articles.

Enfin, dans un but d'assurer une meilleure lisibilité, la commission parlementaire décide de supprimer le bout de phrase du nouveau point 1° du paragraphe 1^{er} « *Il s'agit d'une relation nouvelle ou existante pour laquelle (...)* ». Cette formulation paraît en effet superfétatoire, étant donné qu'une relation est toujours soit nouvelle, soit existante.

En ce qui concerne la lettre a) du point 2° du paragraphe 2 de l'ancien article 13 (nouvel article 10) du projet de loi, la commission parlementaire propose de supprimer le mot « *luxembourgeois* » afin d'éviter un double emploi avec l'expression « *sur le territoire national* » à ladite lettre a).

La commission décide par conséquent de modifier le nouvel article 10 (ancien article 13) du projet de loi comme suit :

« Art. 13 10. Critères d'éligibilité

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

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

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

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

Est éligible :

 - a) tout transport d'UTI sur le territoire national entre deux terminaux intermodaux **luxembourgeois**, et organisé sur une distance minimale de 20 kilomètres ;
 - i. **comprenant la collecte d'UTI en vue de leur regroupement et de leur envoi par train ou barge à destination d'autres Etats ;**
 - ii. **comprenant la distribution d'UTI venant d'autres Etats par train ou barge vers les différents terminaux intermodaux situés au Luxembourg.**
 - b) tout transport conventionnel de marchandises ~~entre deux sites luxembourgeois entre un point de chargement et un point de déchargement, ou entre un point de chargement ou déchargement et un triage situés sur le territoire luxembourgeois~~, et organisé sur une distance minimale de 5 kilomètres.

3° Le transport ferroviaire international d'UTI :

Un train est éligible si :

- a) le transport combiné concerne des UTI faisant l'objet de transbordement dans un terminal intermodal situé au Luxembourg ;
- b) plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées horizontalement ou verticalement sur un terminal intermodal à Luxembourg ;
- c) **au départ ou à l'arrivée d'un terminal intermodal au Luxembourg, l'opérateur supporte le risque financier d'organiser un service ferroviaire complet dans une chaîne de transport combiné.**

4° Le transport fluvial **international** :

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

- a) plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées sur un terminal intermodal au Luxembourg ; ou
- b) plus de 30 pour cent de sa charge est transbordée sur un port ou un terminal intermodal au Luxembourg ;
- c) **au départ ou à l'arrivée d'un port ou d'un terminal intermodal situé au Luxembourg, l'opérateur supporte le risque financier d'organiser un service fluvial international, conventionnel ou combiné.**

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. »

Nouvel article 11 (ancien article 14)

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

Il n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond.

Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu d'adapter la référence dans l'article sous examen.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 11 (ancien article 14) du projet de loi comme suit :

« **Art. 14 11. Octroi de l'aide**

Dans le cadre de la procédure d'octroi des aides, le ministre vérifie l'exactitude du dossier de candidature remis suivant l'article **12 9** ainsi que des divers relevés fournis suivant les annexes 1 à 4. Le ministre subordonne le versement

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

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

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

Nouvel article 12 (ancien article 15)

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

Il n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond. Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu d'adapter les références dans l'article sous examen.

La commission décide par conséquent de modifier le nouvel article 12 (ancien article 15) du projet de loi comme suit :

« Art. ~~15~~ 12. Contrôle de l'aide

L'opérateur s'engage :

- 1° sur la sincérité, l'exactitude et la complétude des informations fournies ;
- 2° à communiquer à l'administration pour consultation, sur demande, tous les documents et informations nécessaires au contrôle des aides accordées ;
- 3° à signaler à l'administration tout changement relatif au dossier de candidature défini à l'article ~~12~~ **9** aux critères d'éligibilité définis à l'article ~~13~~ **10**.

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

Nouvel article 13 (ancien article 16)

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

Dans son avis du 25 octobre 2022 la Haute Corporation a émis une opposition formelle à l'endroit de l'ancien article 16 (nouvel article 13) qui prévoit que le ministre peut décider d'octroyer tout de même l'aide à un opérateur ayant fourni des « renseignements sciemment inexacts ou incomplets » ou qui « ne se conforme pas aux obligations prises en contrepartie de l'octroi de l'aide » sans toutefois préciser les critères y relatifs.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire décide de suivre la suggestion de la Haute Corporation et de supprimer le dernier bout de phrase du premier alinéa du paragraphe 3, étant donné qu'un opérateur sciemment fautif ne devrait avoir droit à une aide quelconque.

La commission décide par conséquent de modifier le nouvel article 13 (ancien article 16) du projet de loi comme suit :

« Art. 16 13. Perte du bénéfice de l'aide et restitution des aides indûment perçues

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

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

(3) L'opérateur perd le bénéfice de l'aide octroyée en vertu de la présente loi s'il fournit des renseignements sciemment inexacts ou incomplets ou s'il ne se conforme pas aux obligations prises en contrepartie de l'octroi de l'aide au sens de l'article ~~12 9, 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. »

Nouvel article 14 (ancien article 17)

L'article décrit les règles de cumul.

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État estime qu'il y a lieu de se référer non pas au « droit européen » mais à « la législation de l'Union européenne ».

La commission parlementaire décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État.

En outre, suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu de corriger les références contenues dans l'article.

La commission décide par conséquent de modifier le nouvel article 14 (ancien article 17) du projet de loi comme suit :

« Art. 17 14. Règles de cumul

Les aides octroyées en vertu de la présente loi peuvent être cumulées avec d'autres aides compatibles avec le droit européen la législation de l'Union européenne dans la limite des seuils prévus à l'article ~~10~~ **7**. »

Nouvel article 15 (ancien article 18)

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

Il n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu de corriger les références contenues dans l'article.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 15 (ancien article 18) du projet de loi comme suit :

« Art. ~~18~~ 15. Suivi des aides octroyées

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

Cette documentation doit contenir toutes les informations utiles démontrant que la procédure de demande prévue à l'article ~~12~~ **9** et les critères d'attribution des aides ont été respectés. »

Article 19

L'article 19 contient des dispositions pénales.

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État relève qu'il est surabondant de prévoir que 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 », étant donné que les articles 496-1 à 496-3 du Code pénal s'appliquent de toute façon. Le Conseil d'État propose dès lors de supprimer l'article sous revue.

La commission parlementaire estime que la remarque du Conseil d'État est fondée et décide par conséquent de supprimer l'article 19. Les articles subséquents seront renumérotés en conséquence.

Nouvel article 16 (ancien article 20)

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

La loi en projet ne pourra entrer en vigueur qu'après la décision favorable de la Commission européenne. Selon l'avis de la Haute Corporation du 25 octobre 2022, il convient dès lors d'insérer une clause dite de « standstill », conditionnant le régime d'aides mis en place par le projet de loi à l'approbation de la Commission européenne qui ne s'est pas encore prononcée au moment de l'adoption de l'avis du Conseil d'État. La commission parlementaire décide dès lors de faire droit à la recommandation formulée par la Haute Corporation et d'insérer le texte proposé par cette dernière.

En outre, il est décidé de faire droit au souhait de la Commission européenne de supprimer la clause de rétroactivité du régime d'aides envisagé, régime qui s'appliquera par conséquent à partir du 1^{er} janvier 2023 jusqu'au 31 décembre 2027 et non plus à partir du 1^{er} janvier 2022 jusqu'au 31 décembre 2026.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 16 (ancien article 20) du projet de loi comme suit :

« Art. ~~20~~ 16. Durée d'application

La présente loi s'applique jusqu'au 31 décembre ~~2026~~**27**.

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~~ **à partir du** 1^{er} janvier ~~2022~~**23**.

Les aides prévues par la présente loi ne peuvent pas être accordées avant la décision finale de la Commission européenne déclarant compatible avec le marché intérieur le régime d'aides institué par la présente loi. Le ministre publie au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg un avis renseignant sur la décision de la Commission européenne indiquant les références de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne. »

Nouvel article 17 (ancien article 21)

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

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni d'observations de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 22 - supprimé

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

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État relève que l'article sous revu est à supprimer, pour être superfétatoire au vu des règles générales de compétence en matière juridictionnelle.

La commission parlementaire estime que la remarque du Conseil d'État est fondée et décide par conséquent de supprimer l'ancien article 22.

- 2. 8080** **Projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 2023 et modifiant :**
1° la loi générale des impôts modifiée du 22 mai 1931 (« Abgabenordnung ») ;
2° la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu ;
3° la loi modifiée du 12 février 1979 concernant la taxe sur la valeur ajoutée ;
4° la loi modifiée du 21 décembre 1998 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 1999 ;
5° la loi modifiée du 23 décembre 2005 portant introduction d'une retenue à la source libératoire sur certains intérêts produits par l'épargne mobilière ;
6° la loi modifiée du 18 décembre 2009 organisant l'aide sociale ;
7° la loi modifiée du 17 décembre 2010 fixant les droits d'accise et les taxes assimilées sur les produits énergétiques, l'électricité, les produits de tabacs manufacturés, l'alcool et les boissons alcooliques ;
8° la loi modifiée du 8 mars 2018 relative aux établissements hospitaliers et à la planification hospitalière ;
9° la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile ;
10° la loi modifiée du 25 mars 2020 portant création du Fonds spécial de soutien au développement du logement ;
11° la loi du 30 juillet 2021 relative au Pacte Logement 2.0

8081 **Projet de loi relative à la programmation financière pluriannuelle pour la période 2022-2026**

Monsieur le Ministre procède à la présentation du volet du département des travaux publics et du volet du département de la mobilité du budget 2023. Pour le détail il y a lieu de se référer au document parlementaire n° 8080⁰⁰.

Un budget total de 2,818 milliards d'euros est prévu pour les dépenses consacrées à la mobilité et aux travaux publics. Il s'agit d'une augmentation nette par rapport au budget de l'année 2022 dans le cadre duquel 2,509 milliards d'euros étaient prévus. La hausse s'explique par des investissements importants, surtout dans la construction de routes, l'infrastructure ferroviaire ou encore la construction de lycées.

Monsieur le Ministre rappelle qu'il y a lieu de distinguer entre les dépenses courantes, qui prennent en charge les frais de fonctionnement du département ainsi que les frais d'entretien et de maintenance des infrastructures publiques, et les dépenses en capital, qui servent à mettre en œuvre la politique d'investissement du Gouvernement.

Dans le domaine de la voirie sont financés par le Fonds des Routes les grands chantiers en cours, l'entretien lourd de la grande voirie ainsi que les nouveaux projets du domaine de la voirie normale. En ce qui concerne les projets de construction dont les dépenses d'investissement seront imputées, après autorisation, sur des fonds d'investissements, le Gouvernement pourra procéder, en cas de besoin, par voie d'arrêté grand-ducal en vue de la déclaration d'utilité publique proprement dite de ces projets de construction.

Dans le domaine des bâtiments de l'État, sont financés par les fonds d'investissements publics les projets en cours de réalisation et ceux ayant pour objet la construction de nouveaux immeubles selon les critères du développement durable. Sont financés par les fonds d'entretien et de rénovation les projets d'entretien préventif dans le cadre de la gestion du patrimoine immobilier de l'État. De plus, il est paré aux inconvénients découlant de l'annualité du budget en matière de travaux qui, de par leur nature, s'étendent le plus souvent sur plusieurs exercices.

Plus particulièrement, pour 2023, au niveau des investissements du Fonds des Routes, un budget de 10 millions est prévu pour le projet de la réalisation de la phase 1 de la route Nouvelle N3 entre la Gare centrale et le Pôle d'échange Bonnevoie.

Une dépense de 10 millions est prévue pour la réalisation du pôle d'échange Howald et du réaménagement de la rue des Scillas.

Une dépense de 30 millions est prévue pour la mise à 2x3 voies de l'autoroute A3 en 2023 (la loi de financement s'élevant à 356 millions d'euros). La fin des travaux est prévue pour 2028.

Une dépense de 15 millions est prévue pour le projet de réalisation de la phase 1 de la route Nouvelle N3 entre la Gare centrale et le Pôle d'échange Bonnevoie.

Une dépense de 15 millions est prévue pour la construction de la Liaison Micheville entre la route N31 et l'autoroute A4. La fin des travaux est prévue pour 2023.

Une dépense de 17,5 millions est prévue pour l'aménagement de la Transversale de Clervaux.

Un budget de 8 millions est prévu pour la réalisation du pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck.

Un budget de 11 millions est prévu pour le réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4.

Une dépense de 12 millions est prévue pour la construction du contournement de Hosingen.

Un budget de 15 millions est prévu pour la réalisation des ouvrages d'art OA1498/OA1499 PC8 – liaison (piste ?) cyclable entre Esch /Alzette et Belval.

Monsieur le Ministre estime dans ce contexte que les seuils de 10 millions d'euros (grands projets d'infrastructure), et de 40 millions d'euros (loi de

financement) nécessitent d'être révisés, notamment au vu de l'augmentation des prix au niveau des matières premières. Le secteur de la construction se voit notamment confronté à un renchérissement des matières premières, ainsi qu'à une augmentation des prix de l'énergie. Cette hausse des prix des prestations de construction a notamment comme conséquence une diminution de la demande des consommateurs et des entreprises privées. L'État est le meilleur client actuellement. Les investissements étatiques restent élevés notamment pour contrebalancer cette évolution.

Un budget de 3 millions est prévu pour le projet relatif à la réalisation du contournement de Dippach Gare dans le contexte de la suppression du passage à niveau PN5 sur la N13.

Une dépense de 8 millions est prévue pour le projet relatif au réaménagement de l'échangeur Senningerberg en vue de l'arrivée du tram à l'aéroport.

Au niveau de l'entretien lourd et des projets de la voirie normale, un budget de 11 millions est prévu pour la grande voirie, un budget de 15 millions est prévu pour les chemins repris, un budget de 8 millions est prévu pour les pistes cyclables, et un budget de 3,5 millions est prévu pour les voies de bus.

Au niveau de l'entretien des ouvrages d'art et des projets de réhabilitation, un budget de 2 millions est prévu pour la grande voirie et un budget de 4,5 millions est prévu pour la voirie normale.

À noter dans ce contexte qu'il existe une grande incertitude quant à l'évolution future des prix de la construction : une augmentation de 13,9% a été constatée entre 2021 et 2022.

Parmi les grands projets d'investissements dans le domaine des bâtiments de l'État figurent notamment : l'extension du Lycée à Clervaux (un budget de 79 millions d'euros est prévu (phase d'études) ; le Lycée Michel Lucius au Kirchberg (un budget 186 millions d'euros est prévu (phase d'études) ; le Lycée technique pour professions de santé et hall des sports Logopédie à Strassen (un budget de 130 millions d'euros est prévu (le début des travaux date de 2019)) ; le Lycée technique de Bonnevoie (267 millions d'euros (phase d'études)) ; la maison de soins à Bascharage (73 millions d'euros (le début des travaux date de 2019) ; les infrastructures pour enfants et jeunes à Pétange (117 millions d'euros (le début des travaux date de 2022)) ; le réaménagement et l'extension de la fondation Kräizbiere à Dudelange (58 millions d'euros (le début des travaux est prévu pour mi-2023, la mise en service prévisionnelle est prévue pour 2031)) ; le réaménagement et l'extension du centre militaire Herrenberg (173 millions d'euros (le début des travaux date de 2020)) ; le Nordstadlycée à Erpeldange-sur-Sûre (190 millions d'euros (le début des travaux est prévu pour 2026) ; les infrastructures sportives à Diekirch (28 millions d'euros (phase d'études) ; le Sportlycée Lëtzebuerg à Mamer (179 millions (phase d'études) ; le Lycée technique du Centre à Howald (251 millions d'euros (phase d'études)), la deuxième phase de la Cité policière Grand-Duc Henri (70 millions (phase d'études)) ; l'école internationale à Mondorf-les-Bains (169 millions d'euros (le début des travaux est planifié pour 2023/2024).

M. Aly Kaes (CSV) partage le point de vue de Monsieur le Ministre concernant l'augmentation des seuils et souhaite savoir à quelle hauteur les seuils devraient être portés d'après l'estimation de Monsieur le Ministre.

Monsieur le Ministre rappelle dans ce contexte que la dernière augmentation des seuils date de 2008/2009. L'orateur estime que le taux d'inflation élevé risque d'entraîner des conséquences substantielles. Monsieur le Ministre informe que le Ministère fera des calculs plus précis et qu'un document parviendra à la Chambre dans les meilleurs délais.

Monsieur Max Hahn (DP) se demande si les investissements de 173 millions d'euros prévus pour le réaménagement et l'extension du centre militaire Herrenberg seront pris en compte au niveau de l'effort de défense luxembourgeois dans le cadre de son engagement envers l'OTAN. En outre, en ce qui concerne l'augmentation des prix de l'énergie, l'orateur aimerait savoir si un plan adéjà été mis en place pour ce qui est de l'éclairage public au Luxembourg (notamment équipement en lampes LED). Monsieur le Ministre confirme que les investissements en relation avec le centre militaire Herrenberg tombent dans le champ du taux d'effort de défense. Un programme en vue du basculement progressif vers un éclairage LED est déjà en place. Monsieur le Ministre propose dans ce contexte de présenter en détail ce programme au cours d'une des prochaines réunions de la commission.

Monsieur Marc Lies (CSV), tout en renvoyant à sa question parlementaire datée du 17 novembre 2022 relative aux travaux sur l'autoroute A3¹, souhaite recevoir de plus amples informations concernant le timing du tronçon Gasperich, sortie Bergem – timing de la finalisation du rond-point Gluck, ainsi qu'en ce qui concerne le timing du projet « échangeur de Hesperange ». Monsieur le Ministre informe qu'il répondra en détail par écrit à ladite question parlementaire. La fin des travaux sur l'autoroute A3 est prévue pour 2028.

Monsieur Marc Lies souhaite aussi recevoir plus de détails concernant le projet d'un système de feux de signalisation intelligent sur la voie de bus de la N3 (Frisange – Luxembourg-ville). Monsieur le Ministre indique que le système de feux de signalisation intelligent se trouve actuellement en période d'essai.

Monsieur le Ministre continue sa présentation en passant au volet Département de la mobilité et des transports. Il souligne que les crédits budgétaires tiennent compte des priorités du Gouvernement en matière de mobilité (notamment le Plan National de Mobilité 2035, le développement d'une mobilité multimodale sous toutes ses facettes, la mise en place d'un observatoire digital de la mobilité, l'achèvement de la réorganisation du réseau RTGR, le maintien des investissements dans le rail à un niveau élevé, le développement d'une ligne de tramway vers un réseau de tramway, la décarbonisation du transport et promotion de l'électromobilité, la promotion du transport de fret ferroviaire et fluvial, l'intensification de la lutte contre l'insécurité routière, ou encore le maintien et le développement des efforts de coopération pour la mobilité transfrontalière).

En ce qui concerne les investissements dans le rail, les dépenses totales du Fonds du Rail, avec gestion de l'infrastructure, s'élèvent à 2,6 milliards d'euros sur la période 2023-2026 (budget 2023), ce qui constitue une augmentation de 246 millions par rapport au budget pluriannuel 2022-2025 (budget 2022). Les investissements dans le rail pour l'extension et l'amélioration du réseau (projets d'infrastructure) s'élèvent à 1,3 milliards d'euros sur la période 2023-

¹ Accessible sur le site Internet de la Chambre des Députés : [269679.pdf \(chd.lu\)](#)

2026 (budget 2023)², ce qui constitue une augmentation de 105 millions par rapport au budget pluriannuel 2022-2025 (budget 2022).

Plus particulièrement, pour ce qui est des grands projets ferroviaires, une dépense de 13,4 millions d'euros est prévue pour la construction d'une nouvelle ligne entre Luxembourg-ville et Bettembourg. La dépense prévisible pour l'aménagement des quais V et VI et la restructuration du plan des voies de la gare de Luxembourg s'élève à 15,8 millions d'euros. Une dépense de 7,9 millions d'euros est prévue pour le pôle d'échange multimodal Ettelbruck. La dépense prévisible pour le projet de la mise en conformité des infrastructures pour voyageurs en gare de Rodange s'élève à 7,3 millions d'euros. Une dépense de 3,7 millions d'euros est prévue pour le projet de l'aménagement d'un P&R à Rodange. La dépense prévisible pour le projet de la mise en conformité des installations voyageurs en gare de Mersch s'élève à 6,5 millions d'euros.

Pour ce qui est des investissements dans le tramway, une dépense de 52,5 millions est prévue pour Luxtram en 2023.

Finalement les frais d'exploitation des transports publics en 2023 s'élèvent à 329,9 millions d'euros dans le service public par rail, à 11,9 millions d'euros dans le service public tramway ; à 366,6 millions d'euros dans le service public par route, à 41,5 millions d'euros dans les transports scolaires par route ; à 55,8 millions d'euros dans les transports spécifiques, soit un total de 799,7 millions pour 2023.

Pour ce qui est des travaux prévus à Howald, Monsieur Marc Lies (CSV) insiste sur la nécessité d'assurer la mobilité douce dans le quartier, notamment en relation avec le bon fonctionnement du tennis club Howald, dont le club house se situe justement dans la rue des Scillas. Des solutions provisoires ont effectivement pu être trouvées dans le passé avec l'Administration des ponts et chaussées, mais il existe encore quelques restrictions et problèmes pratiques. L'orateur demande au Ministre d'entrer encore une fois en contact avec les différents acteurs sur le terrain afin d'assurer une sécurité en termes de planification pour les habitants, ainsi que pour le tennis club Howald. Monsieur le Ministre informe avoir eu une réunion avec les services compétents de l'Administration des ponts et chaussées, notamment afin de prévoir des possibilités de stationnement pour le club de tennis pendant la durée du chantier. Monsieur le Ministre en discutera encore une fois avec l'administration. Il lance également l'idée d'organiser une réunion d'information pour les habitants de la commune en janvier 2023. M. Lies informe dans ce contexte qu'une réunion d'information est déjà prévue le 1^{er} février 2023 avec l'Administration des ponts et chaussées et Luxtram. Monsieur Claude Lamberty (DP) souligne également que la survie du club est en cause, si les perturbations persistent encore longtemps. Monsieur le Ministre informe dans ce contexte que l'Administration des ponts et chaussées est déjà en contact avec le club de tennis Howald.

Suite à des questions de Monsieur Max Hahn (DP), Monsieur le Ministre explique, pour ce qui est de la cellule de planification de la mobilité, qu'il s'agit majoritairement d'études. Pour ce qui est de la gare de Luxembourg, les travaux se termineront effectivement en 2024. Or, il y a encore des travaux

² À titre de comparaison : en Allemagne les investissements dans le rail pour l'extension et l'amélioration du réseau s'élèvent à 1,5 milliards d'euros.

prévus autour de la gare de Luxembourg, raison pour laquelle la fin du chantier est prévue pour 2025.

3. Divers

Madame la Présidente informe la commission parlementaire qu'une réunion est prévue pour mardi, le 6 décembre 2023, à 8h00.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

8034

Loi du 23 décembre 2022 relative à un régime d'aides pour la promotion du transport ferroviaire et fluvial.

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 20 décembre 2022 et celle du Conseil d'État du 23 décembre 2022 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 des unités de transport intermodal ou du fret conventionnel par chemin de fer, ou par barge.

Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par :

- 1° « lettre de voiture » : tout document rédigé conformément aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises, ci-après « CIM », appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, des modifications adoptées par la Commission de révision lors de ses 24^{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° « bulletin de freinage » : tout document rédigé conformément aux « préconisations « International railway solution » de l'International union of railways » relatives à la composition, à la remorque, au freinage, à la vitesse limite et à la masse des trains ;
- 3° « opérateur » : entreprise ou groupement d'entreprises qui assure un transport, conformément à l'article 10, paragraphe 2 ;
- 4° « twenty foot equivalent unit », ci-après « TEU » : unité de mesure pour un conteneur ayant une hauteur de 2,591 mètres, une largeur de 2,438 mètres et une longueur de 6,058 mètres ;
- 5° « unité de transport intermodal », ci-après « UTI » : tout conteneur terrestre ou maritime, toute caisse mobile ou toute semi-remorque ayant une capacité de transport équivalant à au moins 1 TEU ;
- 6° « terminal intermodal » : tout terminal ou centre de transbordement ferroviaire ou fluvial ;
- 7° « UTI manutentionnée » : toute UTI manutentionnée sur un terminal intermodal au Luxembourg ;
- 8° « transport combiné de marchandises » : transport de marchandises se faisant par le biais d'une UTI ;
- 9° « transport conventionnel de marchandises » : transport de marchandises ne se faisant pas par le biais d'une UTI ;
- 10° « surcoût lié à l'utilisation de l'infrastructure » :
 - a) s'agissant d'un transport d'UTI : le tarif payé par l'opérateur à l'exploitant du terminal intermodal au Luxembourg pour la manutention proprement dite des UTI. Sont exclus de ce tarif les frais

- éventuels de stockage, de parking, de réservation ou d'autres frais additionnels en relation avec les UTI manutentionnées ;
- b) s'agissant d'un transport ferroviaire conventionnel de marchandises : le surcoût porté par l'opérateur pour l'utilisation du réseau ferroviaire luxembourgeois et de la sécurité ferroviaire ;
- c) s'agissant d'un transport fluvial conventionnel de marchandises : le tarif payé par l'opérateur pour le transbordement proprement dit ;
- 11° « 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 ;
- 12° « coût total du transport » : le coût total du transport comprend les coûts de circulation du train ou de la barge, les coûts du train ou de la barge, les coûts administratifs et les coûts de manœuvres ou de transbordement.

Art. 3. Dispositions générales

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

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

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

Art. 4. Calcul de l'aide en cas de transport ferroviaire intérieur

Il est prévu une aide par train comprenant :

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

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

Art. 5. Calcul de l'aide en cas de transport ferroviaire international d'UTI

Il est prévu une aide par train, modulable suivant la distance parcourue, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article 7 et comprenant :

- 1° une part fixe par train (X), dégressive en fonction de la distance totale du trajet et visant à promouvoir le transport combiné courte et moyenne distance :
 - a) $X = 1\,600$ euros pour une distance ferroviaire inférieure à 400 kilomètres ;
 - b) $X = 1\,200$ euros pour une distance ferroviaire comprise entre 400 et 800 kilomètres ;
 - c) $X = 600$ euros pour une distance ferroviaire supérieure à 800 kilomètres ;
- 2° une part variable, fonction du nombre d'UTI manutentionnées (Z), visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation de l'infrastructure (Y) :
 $Y = 30$ euros pour une manutention verticale ou horizontale.

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

Art. 6. Calcul de l'aide en cas de transport fluvial

Il est prévu une aide par barge, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article 7 et comprenant :

1° une part fixe par barge (X) :

X = 3 600 euros ;

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

Y = 30 euros ;

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

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

Art. 7. Limites de l'aide

Le calcul de l'aide visé à l'article 4 ne pourra pas dépasser le coût total du transport.

Le calcul de l'aide visée aux articles 5 et 6 est soumis aux limites suivantes :

1° 50 pour cent du différentiel de coûts externes entre la route et le rail ou entre la route et la barge ;

2° 30 pour cent du coût total du transport.

Art. 8. Forme de l'aide

L'aide est allouée sous forme de subventions directes.

Art. 9. 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 10.

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

(4) La partie d'information générale comprend :

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

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

3° les attestations établies par :

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

b) l'Administration des contributions directes ;

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

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

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

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

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

- 1° une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec une prévision pour l'année suivante. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 1 ;
- 2° une description détaillée par train ou par barge du nombre d'UTI qu'ils estiment transporter et manutentionner au cours de l'année calendrier concernée par trajet ferroviaire ou fluvial en utilisant les aides. À cette fin, l'opérateur utilise les tableaux dont le modèle est repris en annexe 2 :
 - a) un relevé des trains ou barges, incluant le lieu de départ et d'arrivée, la distance ferroviaire ou fluviale, la date de départ, repris au tableau 1 et au tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - b) un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 et au 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 et au tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - d) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 et au 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 10 ;
- 5° le renseignement des coûts de transbordement pour l'utilisation d'un terminal intermodal au Luxembourg ainsi que tout changement de ces tarifs ;
- 6° un business plan par relation comprenant des indications sur la nature des produits et des charges par relation et sur l'absence de viabilité des services de transport combiné en l'absence d'une aide. Le résultat définitif de chaque relation est à fournir pour le 15 septembre au plus tard de l'année suivant l'année de référence ;
- 7° une description du développement des activités et une prévision par relation pour l'année suivant l'année de demande d'aide en se servant de l'annexe 1 ;
- 8° une indication précise des aides étatiques, communautaires ou autres sollicitées ou perçues pour les relations de transport faisant objet d'une aide par le présent régime d'aides.

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

- 1° une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec une prévision pour l'année suivante. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 3 ;
- 2° une description détaillée du nombre de wagons par train et de tranches de 50 tonnes transportées par barge qu'il estime transporter au cours de l'année calendrier concernée par trajet ferroviaire ou fluvial en utilisant les aides. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 4 :
 - a) un relevé des trains ou barges, incluant le lieu de départ et d'arrivée, la distance ferroviaire ou fluviale, la date de départ, repris au tableau 1 et au tableau 2 de l'annexe 4 ;
 - b) un relevé du nombre de wagons par train et de tranches de 50 tonnes transportées par barge repris au tableau 1 et au tableau 2 de l'annexe 4 ;
 - c) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 et au tableau 2 de l'annexe 4 ;
- 3° les bulletins de freinage des trains ;
- 4° un business plan comprenant des indications sur la nature des produits et des charges par service de transport conventionnel. Le résultat définitif de chaque service de transport conventionnel est à fournir pour le 15 septembre au plus tard de l'année suivant l'année de référence ;
- 5° une description du développement des activités et une prévision par service de transport conventionnel pour l'année suivant l'année de demande d'aide en se servant de l'annexe 3 ;

6° une indication précise des aides étatiques, communautaires ou autres sollicitées ou perçues pour les services de transport conventionnel faisant objet d'une aide par le présent régime d'aides.

Art. 10. Critères d'éligibilité

(1) Les critères d'éligibilité au régime d'aides sont les suivants :

1° l'opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide pour le transport combiné ;

2° l'opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide par service de transport conventionnel de marchandises.

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

1° Le transport d'UTI :

a) les UTI remises au transport sont couvertes par une lettre de voiture afin de donner droit à l'aide ;

b) le transport est régulier, sa fréquence et ses horaires sont connus d'avance et publiés ;

c) le transport est commercialement ouvert, dans la limite des capacités disponibles et dans des conditions équitables et non discriminatoires, à tout opérateur qui en fait la demande.

2° Le transport ferroviaire intérieur :

Est éligible :

a) tout transport d'UTI sur le territoire national entre deux terminaux intermodaux, et organisé sur une distance minimale de 20 kilomètres ;

i. comprenant la collecte d'UTI en vue de leur regroupement et de leur envoi par train ou barge à destination d'autres États ;

ii. comprenant la distribution d'UTI venant d'autres États par train ou barge vers les différents terminaux intermodaux situés au Luxembourg.

b) tout transport conventionnel de marchandises entre un point de chargement et un point de déchargement, ou entre un point de chargement ou déchargement et un triage situés sur le territoire luxembourgeois, et organisé sur une distance minimale de 5 kilomètres.

3° Le transport ferroviaire international d'UTI :

Un train est éligible si :

a) le transport combiné concerne des UTI faisant l'objet de transbordement dans un terminal intermodal situé au Luxembourg ;

b) plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées horizontalement ou verticalement sur un terminal intermodal à Luxembourg ;

c) au départ ou à l'arrivée d'un terminal intermodal au Luxembourg, l'opérateur supporte le risque financier d'organiser un service ferroviaire complet dans une chaîne de transport combiné.

4° Le transport fluvial international :

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

a) plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées sur un terminal intermodal au Luxembourg ; ou

b) plus de 30 pour cent de sa charge est transbordée sur un port ou un terminal intermodal au Luxembourg ;

c) au départ ou à l'arrivée d'un port ou d'un terminal intermodal situé au Luxembourg, l'opérateur supporte le risque financier d'organiser un service fluvial international, conventionnel ou combiné.

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. 11. 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 9 ainsi que des divers relevés fournis suivant les annexes 1 à 4. Le ministre subordonne le versement d'une aide, octroyée annuellement, au respect des dispositions de la présente loi.

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

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

Art. 12. 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 9 aux critères d'éligibilité définis à l'article 10.

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

Art. 13. 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 9.

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

Art. 14. Règles de cumul

Les aides octroyées en vertu de la présente loi peuvent être cumulées avec d'autres aides compatibles avec la législation de l'Union européenne dans la limite des seuils prévus à l'article 7.

Art. 15. 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 9 et les critères d'attribution des aides ont été respectés.

Art. 16. Durée d'application

La présente loi s'applique jusqu'au 31 décembre 2027.

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 à partir du 1^{er} janvier 2023.

Les aides prévues par la présente loi ne peuvent pas être accordées avant la décision finale de la Commission européenne déclarant compatible avec le marché intérieur le régime d'aides institué par la présente loi. Le ministre publie au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg un avis renseignant sur la décision de la Commission européenne indiquant les références de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Art. 17. Abrogation

La loi du 31 juillet 2020 relative à un régime d'aides pour 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.

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

Crans-Montana, le 23 décembre 2022.
Henri

Doc. parl. 8034 ; sess. ord. 2021-2022 et 2022-2023.

ANNEXE 1**Transport d'UTI - Vue générale**

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

ANNEXE 2**Transport d'UTI - Vue détaillée****Tableau 1 - Transport par train**

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

Tableau 2 - Transport par barge

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

ANNEXE 3**Transport conventionnel de marchandises - Vue générale**

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

ANNEXE 4**Transport conventionnel de marchandises - Vue détaillée****Tableau 1 - Transport par train**

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

Tableau 2 - Transport par barge

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

