

**N° 7520<sup>3</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2019-2020

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

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(16.6.2020)

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

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

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

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

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

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

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

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

Les aides sont accordées aux opérateurs acheminant des unités de transport intermodal par transport combiné ferroviaire intérieur, international ou par transport combiné fluvial international.

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

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

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Article 1<sup>er</sup>*

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

### *Article 2*

L'article sous examen est consacré aux définitions.

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

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

### *Articles 3 à 6*

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

### *Article 7*

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

### *Article 8*

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

### *Article 9*

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

### *Article 10*

Sans observation.

### *Article 11*

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

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

### *Article 12*

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

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

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

#### *Articles 13 à 18*

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

#### *Article 19*

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

#### *Article 20*

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

\*

### **OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE**

#### *Observations générales*

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

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

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

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

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

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

#### *Intitulé*

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

#### *Article 1<sup>er</sup>*

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

#### *Article 2*

Les termes à définir sont à entourer de guillemets.

Au point 1, il est suggéré de viser les « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, des modifications adoptées par la Commission de révision lors de ses 24<sup>ème</sup> et 25<sup>ème</sup> sessions et des modifications apportées lors de la 12<sup>ème</sup> assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, le 30 septembre 2015 ».

Il est suggéré de libeller le point 4 comme suit :

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

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

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

#### *Article 3*

À l'alinéa 1<sup>er</sup>, il y a lieu d'écrire « le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après « ministre », ».

#### *Article 4*

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

#### *Article 7*

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

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

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

Par analogie, ces observations valent également pour ce qui concerne l'alinéa 1<sup>er</sup>, point 2, et l'article 8.

#### *Article 9*

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

#### *Article 11*

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

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

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

#### *Article 12*

Aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, alinéa 1<sup>er</sup>, les subdivisions en lettres sont à remplacer par des subdivisions en points (1°, 2°, 3°,...).

#### *Article 20*

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

#### *Formule de promulgation*

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

*Annexe 2*

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

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

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*La Présidente,*  
Agy DURDU

