

**N° 7520<sup>4</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2019-2020

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

\* \* \*

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

(9.7.2020)

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

\*

**I. ANTECEDENTS**

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

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

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

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

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

\*

**III. CONSIDERATIONS GENERALES**

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

Le projet de loi propose d'appliquer le nouveau régime rétroactivement à partir de la date de fin de validité du régime précédent. Ainsi, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019, le nouveau régime d'aide s'appliquera au transport combiné de fret ayant lieu entre le 1<sup>er</sup> janvier 2019 et le 31 décembre 2022. Les aides sont

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

Le développement de modes de transport alternatifs à la route, en particulier sur les axes de trafics massifiés constitue un enjeu majeur de la politique des transports en Europe. Depuis 20 ans, l'évolution de la part de marché de la route a mis en évidence la nécessité de disposer d'offres de transports plus écologiques. En 2016, en Europe, un peu plus des trois-quarts (76 %) du transport intérieur de marchandises étaient réalisés par route, moins d'un cinquième (17 %) par chemin de fer et le reste (6,2 %) par voie navigable intérieure.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Contexte européen

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

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

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

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

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

### Objectifs du régime d'aide

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

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

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

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

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

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

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

### **Prolongation du régime d’aide**

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

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

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

### **Durée**

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

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

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

### **Adaptations**

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

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

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

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

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

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

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

### **Conclusion**

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

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

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

Au vu de ce qui précède, il ressort que le renouvellement du modèle d'aides luxembourgeois est crucial. En premier lieu, ce régime contribuera à atteindre un objectif d'intérêt général, à savoir la réduction des émissions CO<sub>2</sub>. Le régime permettra par ailleurs à la fois de créer des conditions de concurrence équitable par rapport au transport routier mais également de s'assurer que le Luxembourg

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

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

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

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

\*

### III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

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

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

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

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

\*

### IV. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

#### Avis de la Chambre des salariés du 3 février 2020

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

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

### Avis de la Chambre de commerce du 26 mai 2020

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

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

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

\*

## V. COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Intitulé*

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

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

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

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

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

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

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

### *Article 2*

L'article 2 est consacré aux définitions.

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

Du point de vue légistique, le Conseil d'État propose d'entourer les termes à définir de guillemets. Au point 1, il suggère de viser les « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, des modifications adoptées par la Commission de révision lors de ses 24<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 suggère de libeller le point 4 comme suit :

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

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

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

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



## « Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par :

- 1° « lettre de voiture » : tout document rédigé conformément aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises (CIM), **ci-après « CIM », appendice B à de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, des modifications adoptées par la Commission de révision lors de ses 24ème et 25ème sessions et des modifications apportées lors de la 12ème assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, le 30 septembre 2015 ;**
- 2° « opérateur » : entreprise ou groupement d'entreprises qui supporte, conformément aux articles 4 et 5, sur le maillon central de transport entre terminaux intermodaux, le risque financier d'organiser un service ferroviaire ou fluvial complet dans une chaîne de transport combiné ;
- 3° « Twenty foot equivalent unit » (TEU), **ci-après « TEU »** : unité de mesure pour un conteneur ayant une hauteur de 2,591 mètres, une largeur de 2,438 mètres et une longueur de 6,058 mètres ;
- 4° « unités de transport intermodal », **ci-après « UTI »** : tout conteneur terrestre ou maritime, toute caisse mobile ou toute semi-remorque ayant une capacité de transport équivalant à au moins 1 TEU ;
- 5° « terminal intermodal » : tout terminal ou centre de transbordement ferroviaire ou fluvial ;
- 6° « UTI manutentionnée » : toute UTI manutentionnée sur un terminal intermodal au Luxembourg ;
- 7° « surcoûts liés à l'utilisation de l'infrastructure » : le tarif payé par l'opérateur à l'exploitant du terminal intermodal au Luxembourg pour la manutention proprement dite des UTI. Sont exclus de ce tarif les frais éventuels de stockage, de parking, de réservation ou d'autres frais additionnels en relation avec les UTI manutentionnées ;
- 8° « différentiel de coûts externes entre la route et le rail ou entre la route et la barge » : l'économie des coûts externes pour l'utilisation du transport ferroviaire ou fluvial par rapport au transport par route. Le calcul se base sur une moyenne en **€/ euros par** tonnes-kilomètres des pays de l'Union européenne ;
- 9° « coût total du transport » : le coût total du transport des UTI manutentionnées comprend les coûts de circulation du train ou de la barge, les coûts du train ou de la barge, les coûts administratifs et les coûts de transbordement. »

### Article 3

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

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

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

#### « Art. 3. Dispositions générales

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

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

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

### Article 4

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

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

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

L'article se lit comme suit :

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

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

*Article 5*

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

*Article 6*

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

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

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

*Il est prévu une aide par train comprenant :*

*1° une part fixe par train (X) :*

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

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

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

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

*Article 7*

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

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

La Commission parlementaire a décidé de suivre cette proposition.

*Article 8*

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

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

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

*1° une part fixe par barge (X) :*

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

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

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

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

### Article 9

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

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

### Article 10

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

### Article 11

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

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

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

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

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

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

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

#### **« Art. 11. Demande de l'aide**

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

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

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

Pour être éligibles, les candidatures respectent, selon le type d'aides demandé, les critères énoncés à l'article 12.

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

(4) La partie d'information générale comprend :

- 1° le nom, la forme juridique, la date de création, le numéro d'entreprise, à défaut, une copie des statuts, ainsi que le numéro de TVA ;
- 2° les coordonnées et la signature de la personne dûment habilitée à gérer la demande ainsi que le compte bancaire destiné à recevoir l'éventuel soutien financier et le nom de la banque ;
- 3° les attestations établies par
  - a) le Centre d'informatique, d'affiliation et de perception des cotisations commun aux institutions de sécurité sociale ;
  - b) l'Administration des contributions directes ;
  - c) l'Administration de l'enregistrement, et des domaines **et de la TVA** ;
 attestations dont il ressort que l'opérateur est en règle avec ses obligations relatives au paiement des cotisations de sécurité sociale, des impôts et taxes, et relative à la déclaration de la retenue d'impôt sur les traitements et salaires, à une date qui ne peut être antérieure de trois mois au délai d'introduction du dossier de candidature ;
- 4° les comptes annuels et le rapport du réviseur d'entreprise ; et
- 5° le rapport d'activité annuel de l'opérateur.

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

- 1° une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport combiné que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec l'utilisation des aides. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 1 ;
- 2° une description détaillée par train ou par barge du nombre d'UTI qu'ils estiment transporter et manutentionner au cours de l'année calendrier concernée par trajet ferroviaire ou fluvial en utilisant les aides. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 2 :
  - a) un relevé des trains ou barges, incluant le lieu de départ et d'arrivée, la distance ferroviaire ou fluviale, la date de départ, repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2 ;
  - b) un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2 ;
  - c) un relevé du nombre d'UTI manutentionnées par train ou barge incluant le poids des caisses et marchandises, repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2 ; et
  - d) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2 ;
- 3° les lettres de voiture des opérations de transport combiné ;
- 4° des informations permettant la vérification ou attestant le remplissage des critères relatifs à la transparence, à l'ouverture et à la régularité définis à l'article 12(1), **paragraphe 1<sup>er</sup>, points 5 et 6 e) et f)**.
- 5° le renseignement des coûts de transbordement pour l'utilisation du terminal intermodal au Luxembourg ainsi que tout changement de ces tarifs ;
- 6° un business plan par relation comprenant des indications sur la nature des produits et des charges par relation et sur l'absence de viabilité des services de transport combiné en l'absence d'une aide. Le résultat définitif de chaque relation est à fournir pour le 30 juin au plus tard de l'année suivant l'année de référence ;
- 7° une description du développement des activités et une prévision par relation pour l'année suivant l'année de demande d'aide en se servant de l'annexe 1 ;
- 8° une indication précise des aides étatiques, communautaires ou autres sollicitées ou perçues pour les relations de transport faisant objet d'une aide par le présent régime d'aides. »

## Article 12

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

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

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

Ainsi, l'article 12 se lit comme suit :

### « Art. 12. Critères d'éligibilité

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

- 1° L'opérateur se situe sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne et achemine des unités de transport intermodal (UTI) par chemin de fer ou par barge ;
- 2° Les UTI remises au transport sont couvertes par une lettre de voiture afin de donner droit à l'aide ;
- 3° Il s'agit d'une relation nouvelle ou existante pour laquelle l'opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide ;
- 4° Le transport combiné concerne des UTI faisant l'objet de transbordement dans un terminal intermodal situé au Luxembourg ;
- 5° Le transport combiné est régulier, sa fréquence et ses horaires sont connus d'avance et publiés ;
- 6° Le transport combiné est commercialement ouvert, dans la limite des capacités disponibles et dans des conditions équitables et non discriminatoires, à tout opérateur qui en fait la demande.

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

#### 1° le transport combiné ferroviaire intérieur :

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

#### 2° le transport combiné ferroviaire international :

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

#### 3° le transport combiné fluvial international :

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

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

## Article 13

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

## Article 14

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

*Article 15*

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

*Article 16*

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

*Article 17*

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

*Article 18*

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

*Article 19*

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

*Article 20*

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

**« Art. 20. Disposition abrogatoire**

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

*Formule de promulgation*

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

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

*Annexe 1*

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

*Annexe 2*

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

\*

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

\*

## V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

### PROJET DE LOI

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

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

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

##### Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par :

- 1° « lettre de voiture » : tout document rédigé conformément aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises, ci-après « CIM », appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, des modifications adoptées par la Commission de révision lors de ses 24<sup>ème</sup> et 25<sup>ème</sup> sessions et des modifications apportées lors de la 12<sup>ème</sup> assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, le 30 septembre 2015 ;
- 2° « opérateur » : entreprise ou groupement d'entreprises qui supporte, conformément aux articles 4 et 5, sur le maillon central de transport entre terminaux intermodaux, le risque financier d'organiser un service ferroviaire ou fluvial complet dans une chaîne de transport combiné ;
- 3° « Twenty foot equivalent unit », ci-après « TEU » : unité de mesure pour un conteneur ayant une hauteur de 2,591 mètres, une largeur de 2,438 mètres et une longueur de 6,058 mètres ;
- 4° « unité de transport intermodal », ci-après « UTI » : tout conteneur terrestre ou maritime, toute caisse mobile ou toute semi-remorque ayant une capacité de transport équivalant à au moins 1 TEU ;
- 5° « terminal intermodal » : tout terminal ou centre de transbordement ferroviaire ou fluvial ;
- 6° « UTI manutentionnée » : toute UTI manutentionnée sur un terminal intermodal au Luxembourg ;
- 7° « surcoût lié à l'utilisation de l'infrastructure » : le tarif payé par l'opérateur à l'exploitant du terminal intermodal au Luxembourg pour la manutention proprement dite des UTI. Sont exclus de ce tarif les frais éventuels de stockage, de parking, de réservation ou d'autres frais additionnels en relation avec les UTI manutentionnées ;
- 8° « différentiel de coûts externes entre la route et le rail ou entre la route et la barge » : l'économie des coûts externes pour l'utilisation du transport ferroviaire ou fluvial par rapport au transport par route. Le calcul se base sur une moyenne en euros par tonnes-kilomètres des pays de l'Union européenne ;
- 9° « coût total du transport » : le coût total du transport des UTI manutentionnées comprend les coûts de circulation du train ou de la barge, les coûts du train ou de la barge, les coûts administratifs et les coûts de transbordement.

##### Art. 3. Dispositions générales

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

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

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

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

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

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

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

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

Il est prévu une aide par train comprenant :

1° une part fixe par train (X) :

$X = 1\ 600$  euros ;

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

$Y = 30$  euros.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1° une part fixe par barge (X) :

$X = 3\ 600$  euros ;

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

$Y = 30$  euros.

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

**Art. 9. Limites de l'aide**

Le calcul de l'aide visée aux articles 7 et 8 est soumis aux limites suivantes :

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

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

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

**Art. 10. Forme de l'aide**

L'aide est allouée sous forme de subventions directes.

**Art. 11. Demande de l'aide**

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



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

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

Pour être éligibles, les candidatures respectent, selon le type d'aides demandé, les critères énoncés à l'article 12.

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

(4) La partie d'information générale comprend :

- 1° le nom, la forme juridique, la date de création, le numéro d'entreprise, à défaut, une copie des statuts, ainsi que le numéro de TVA ;
- 2° les coordonnées et la signature de la personne dûment habilitée à gérer la demande ainsi que le compte bancaire destiné à recevoir l'éventuel soutien financier et le nom de la banque ;
- 3° les attestations établies par
  - a) le Centre d'informatique, d'affiliation et de perception des cotisations commun aux institutions de sécurité sociale ;
  - b) l'Administration des contributions directes ;
  - c) l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA ;
 attestations dont il ressort que l'opérateur est en règle avec ses obligations relatives au paiement des cotisations de sécurité sociale, des impôts et taxes, et relative à la déclaration de la retenue d'impôt sur les traitements et salaires, à une date qui ne peut être antérieure de trois mois au délai d'introduction du dossier de candidature ;
- 4° les comptes annuels et le rapport du réviseur d'entreprise ;
- 5° le rapport d'activité annuel de l'opérateur.

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

- 1° une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport combiné que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec l'utilisation des aides. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 1 ;
- 2° une description détaillée par train ou par barge du nombre d'UTI qu'ils estiment transporter et manutentionner au cours de l'année calendrier concernée par trajet ferroviaire ou fluvial en utilisant les aides. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 2 :
  - a) un relevé des trains ou barges, incluant le lieu de départ et d'arrivée, la distance ferroviaire ou fluviale, la date de départ, repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2 ;
  - b) un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2 ;
  - c) un relevé du nombre d'UTI manutentionnées par train ou barge incluant le poids des caisses et marchandises, repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2 ;
  - d) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2 ;
- 3° les lettres de voiture des opérations de transport combiné ;
- 4° des informations permettant la vérification ou attestant le remplissage des critères relatifs à la transparence, à l'ouverture et à la régularité définis à l'article 12, paragraphe 1<sup>er</sup>, points 5 et 6.
- 5° le renseignement des coûts de transbordement pour l'utilisation du terminal intermodal au Luxembourg ainsi que tout changement de ces tarifs ;

- 6° un business plan par relation comprenant des indications sur la nature des produits et des charges par relation et sur l'absence de viabilité des services de transport combiné en l'absence d'une aide. Le résultat définitif de chaque relation est à fournir pour le 30 juin au plus tard de l'année suivant l'année de référence ;
- 7° une description du développement des activités et une prévision par relation pour l'année suivant l'année de demande d'aide en se servant de l'annexe 1 ;
- 8° une indication précise des aides étatiques, communautaires ou autres sollicitées ou perçues pour les relations de transport faisant objet d'une aide par le présent régime d'aides.

#### **Art. 12. Critères d'éligibilité**

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

- 1° L'opérateur se situe sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne et achemine des unités de transport intermodal par chemin de fer ou par barge ;
- 2° Les UTI remises au transport sont couvertes par une lettre de voiture afin de donner droit à l'aide ;
- 3° Il s'agit d'une relation nouvelle ou existante pour laquelle l'opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide ;
- 4° Le transport combiné concerne des UTI faisant l'objet de transbordement dans un terminal intermodal situé au Luxembourg ;
- 5° Le transport combiné est régulier, sa fréquence et ses horaires sont connus d'avance et publiés ;
- 6° Le transport combiné est commercialement ouvert, dans la limite des capacités disponibles et dans des conditions équitables et non discriminatoires, à tout opérateur qui en fait la demande.

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

- 1° le transport combiné ferroviaire intérieur :  
Tout transport combiné ferroviaire sur le territoire national entre deux terminaux intermodaux luxembourgeois, organisé sur une distance minimale de 20 kilomètres est éligible.
- 2° le transport combiné ferroviaire international :  
Un train est éligible si plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées horizontalement ou verticalement sur un terminal intermodal à Luxembourg.
- 3° le transport combiné fluvial international :  
Une barge est éligible si elle parcourt au moins 50 kilomètres depuis ou vers un terminal intermodal luxembourgeois et si plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées sur un terminal intermodal au Luxembourg.  
Après instruction, la décision du ministre sur l'éligibilité ou non d'une aide est communiquée à l'opérateur par lettre recommandée dans un délai de trois mois à partir du moment où l'opérateur lui a transmis un dossier complet.

#### **Art. 13. Octroi de l'aide**

Dans le cadre de la procédure d'octroi des aides, le ministre vérifie l'exactitude du dossier de candidature remis suivant l'article 11 ainsi que des divers relevés fournis suivant les annexes 1 et 2. Le ministre subordonne le versement d'une aide, octroyée annuellement, au respect des dispositions de la présente loi.

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

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

#### **Art. 14. Contrôle de l'aide**

L'opérateur s'engage :

- 1° sur la sincérité, l'exactitude et la complétude des informations fournies ;
- 2° à communiquer à l'administration pour consultation, sur demande, tous les documents et informations nécessaires au contrôle des aides accordées ;

3° à signaler à l'administration tout changement relatif au dossier de candidature défini à l'article 11 aux critères d'éligibilité définis à l'article 12.

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

#### **Art. 15. Perte du bénéfice de l'aide et restitution des aides indûment perçues**

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

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

(3) L'opérateur perd le bénéfice de l'aide octroyée en vertu de la présente loi s'il fournit des renseignements sciemment inexacts ou incomplets ou s'il ne se conforme pas aux obligations prises en contrepartie de l'octroi de l'aide au sens de l'article 11, à moins que le ministre, sur la base d'une demande motivée de l'entreprise, n'en décide autrement.

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

#### **Art. 16. Règles de cumul**

Les aides octroyées en vertu de la présente loi peuvent être cumulées avec d'autres aides compatibles avec le droit européen dans la limite des seuils prévus à l'article 9.

#### **Art. 17. Suivi des aides octroyées**

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

Cette documentation doit contenir toutes les informations utiles démontrant que la procédure de demande prévue à l'article 11 et les critères d'attribution des aides ont été respectés.

#### **Art. 18. Dispositions pénales**

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

#### **Art. 19. Durée d'application**

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

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

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

Les aides peuvent être octroyées et versées pour tout transport ferroviaire intérieur ou transport ferroviaire ou fluvial international réalisé après le 1<sup>er</sup> janvier 2019.

## ANNEXE 1

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

\*

## ANNEXE 2

**Tableau 1 – Transport par train**

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

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

**Tableau 2 – Transport par barge**

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

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

Luxembourg, le 9 juillet 2020

*Le Président,*  
Carlo BACK

*Rapporteur,*  
Chantal GARY