

N° 6645⁸

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2015-2016

PROJET DE LOI

relatif à la promotion du transport combiné

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(14.4.2016)

La Commission se compose de: Mme Josée LORSCHÉ, Présidente, M. Roger NEGRI, Rapporteur; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, MM. Gilles BAUM, Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Gusty GRAAS, Max HAHN, Ali KAES, Henri KOX, Marc LIES, Marco SCHANK, David WAGNER et Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 13 janvier 2014 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a émis son avis le 4 février 2014.

Le 29 janvier 2014, la Commission du Développement durable a désigné M. Roger Negri comme Rapporteur.

Lors de la réunion du 7 octobre 2015, elle a examiné le projet de loi, ainsi que l'avis du Conseil d'Etat.

Au cours de l'instruction du projet, la Commission a adopté trois séries d'amendements parlementaires datant respectivement des 7 octobre 2015, 7 janvier et 3 mars 2016.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat date du 8 janvier 2016, les deuxième et troisième avis complémentaires datent quant à eux des 23 février et 25 mars 2016.

La Commission du Développement durable a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 14 avril 2016.

*

**II. CONSIDERATIONS GENERALES ET
OBJET DU PROJET DE LOI**

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

Le Livre blanc sur les Transports de septembre 2011 énonce dix objectifs „pour un système de transport compétitif et économe en ressources“ qui devront contribuer entre autres à atteindre l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le transport multimodal joue un rôle important dans ce contexte, puisque les flux de marchandises sont responsables de plus de 40% des émissions de CO₂ du secteur des transports et de plus de 10% des émissions totales. Le Livre blanc souligne ainsi l'import-

tance d'optimiser les performances des chaînes logistiques multimodales, notamment en recourant davantage à des modes de transport plus économes en énergie" et l'objectif (3) concerne plus particulièrement le fret: „En ce qui concerne les transports routiers de marchandises sur des distances supérieures à 300 km, faire passer 30% du fret vers d'autres modes de transport tels que le chemin de fer ou la navigation d'ici à 2030, et plus de 50% d'ici à 2050, avec l'aide de corridors de fret efficaces et respectueux de l'environnement. Pour atteindre cet objectif, il faudra également mettre en place les infrastructures requises.“

Une étude sur les transports combinés (TC) dans l'Union européenne de 2015 en vient à la conclusion que „Pratiquement personne ne serait en désaccord avec les déclarations et le contenu du Livre blanc. Pourtant, les espérances y exprimées que la performance des chaînes logistiques sera optimisée et deviendra économiquement attrayante pour les expéditeurs restent insaisissables.“

Selon cette étude, la mise en œuvre de ces objectifs est restée largement en dessous de son potentiel: „Le secteur TC existe depuis plus de 50 ans, depuis l'introduction des précurseurs des conteneurs ISO sur les lignes maritimes mondiales. L'espoir serait que jusqu'ici le TC répondrait déjà aux préoccupations abordées dans le Livre Blanc, pendant que des prestations de classe mondiale continueraient à attirer leur clientèle sur la base d'une part importante (presque dominante) du trafic de fret en Europe par rapport au transport routier.

Tel est vraiment le cas dans le secteur TC nord-américain, qui a connu un revirement spectaculaire de situation depuis les années 1980 qui a transformé le secteur ferroviaire, qui était pratiquement en faillite et dysfonctionnel, dans un acteur clé dans le marché du fret terrestre, situation qui a mené à ce que la législation se concentre actuellement sur la limitation de sa domination du marché plutôt que d'essayer de stimuler l'utilisation du TC par le marché.

Dans l'UE c'est le contraire.

Ici, le secteur TC existe déjà aussi longtemps qu'en Amérique du Nord, et la libéralisation du secteur ferroviaire dès les années 1990 était prévue par les décideurs politiques afin de parvenir à une transformation similaire. Vingt ans se sont écoulés depuis l'arrivée de la libéralisation „accès ouvert“ et tandis qu'il y avait l'espoir pour le TC dans l'UE pour la même maturité et le même succès qu'en Amérique du Nord, en réalité il semble être resté bloqué dans l'adolescence et, au pire, à risque même d'obsolescence. Au présent, le TC a atteint une part de marché de 12% du total de fret routier, et de 9% du marché terrestre dans l'ensemble. Pour mettre ces chiffres en contexte, la partie du marché de fret ferroviaire lui-même est dans l'ordre de 22% du volume total, c'est à dire de l'ensemble du transport routier et du transport ferroviaire, chiffre qui correspond à presque la moitié de celle applicable à l'Amérique du Nord.“

Les facteurs qui freinent un développement du secteur des transports combinés dans l'UE sont multiples et analysés en détail par l'étude citée ci-dessus. Elle constate également que le nombre de mesures incitatives qui peuvent favoriser la croissance des transports combinés à l'avenir est relativement faible: „L'analyse des programmes d'appui TC montre deux mesures qui peuvent non pas seulement délivrer une forte croissance des prestations TC mais qui pourraient également être appliquées dans tous les EM (Etats membres): des aides (subventions directes) pour les opérations de TC; et des subventions directes pour la construction d'infrastructures de terminaux TC. Ces deux incitations peuvent réduire le coût total des opérations TC considérablement et renforcer ainsi la compétitivité des services lorsque la mesure d'appui est d'une magnitude appropriée.“

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

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

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

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

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

Objet du projet de loi

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.

Le projet de loi a pour objet de favoriser le transport combiné en compensant en partie par une aide financière les coûts supplémentaires de transbordement (personnel, grues, aires de stockage, facteur temps). Cette aide est destinée aux opérateurs pour améliorer l'attractivité de ces services. Le Luxembourg désire donc 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 l'exiguïté 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 l'aide financière 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 aide compensatoire viable pour les transporteurs. Le transporteur devra utiliser un point intermodal comme le Port de Mertert 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.

Fondement juridique de l'aide

Le droit européen autorise les Etats membres à accorder des aides pour le transport combiné de marchandises.

L'article 93 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) prévoit que les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports sont compatibles avec le marché intérieur. La notion de „coordination des transports“ utilisée à l'article 93 du TFUE a une signification qui va au-delà du simple fait de faciliter le développement d'une activité économique. Elle implique une intervention des autorités publiques visant à orienter l'évolution du secteur des transports dans l'intérêt commun. Quant à la notion d'aide répondant aux besoins de coordination, elle renvoie à la nécessité d'une intervention publique en l'absence de marché concurrentiel ou en cas de défaillance du marché existant. Il en est notamment ainsi lorsque certains modes de transport ne couvrent pas les externalités négatives qu'ils engendrent pour la société.

A cet égard, le chapitre 6 intitulé „Les aides à la coordination des transports“ des lignes directrices ferroviaires (JO C 184 du 22 juillet 2008, p. 13) définit les critères permettant d'examiner la compatibilité, sur la base de l'article 93 TFUE, des aides à la coordination des transports dont notamment celles liées à la réduction des coûts externes qui sont destinées à encourager un transfert modal vers le rail. Les mêmes critères de compatibilité sont applicables, par analogie, au transport fluvial.

Quant à l'analyse concrète du cas luxembourgeois par la Commission européenne, ce sont les lignes directrices communautaires sur les aides d'Etat aux entreprises ferroviaires qui constituent le texte clé en la matière. La Commission européenne procédera à l'examen de la compatibilité du régime d'aides envisagé avec les conditions des lignes directrices ferroviaires. Elle peut appliquer dans ce contexte les critères applicables aux aides à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, à la réduction des coûts externes et à l'interopérabilité. En effet, les conditions telles que détaillées dans ces lignes directrices apparaissent au vu de cette pratique comme suffisantes pour conclure à la compatibilité de l'aide.

Les conditions de compatibilité avec le marché intérieur au titre des dispositions pertinentes de ces lignes directrices sont notamment la nécessité et la proportionnalité de l'aide et dans ce contexte le respect des intensités d'aide prévues. L'intensité de l'aide est calculée en référence au coût total du transport ferroviaire et aux coûts éligibles qui sont déterminés sur la base des éléments suivants:

- Concernant les aides à l'utilisation d'infrastructures ferroviaires, les coûts éligibles sont les coûts supplémentaires d'utilisation d'infrastructures supportés par le transport ferroviaire mais pas par un mode de transport concurrent plus polluant.
- Concernant les aides à la réduction des coûts externes, les coûts éligibles sont la partie des coûts externes que le transport ferroviaire permet d'éviter par rapport aux modes concurrents.

Ainsi, tant pour les aides à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire que pour les aides à la réduction des coûts externes, l'Etat membre doit fournir une analyse de coûts comparative, transparente, raisonnée et quantifiée, entre le transport ferroviaire et les options alternatives fondées sur d'autres modes de transport.

La 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:

- pour les aides à la réduction des coûts externes, 30% du coût total du transport ferroviaire, dans la limite de 50% des coûts éligibles;
- pour les aides allant au-delà de ces seuils, il appartient aux Etats membres de faire la démonstration de la nécessité et de la proportionnalité des mesures concernées.

Concernant tant les aides à l'utilisation d'infrastructures ferroviaires que les aides à la réduction des coûts externes, l'aide doit être strictement limitée à la compensation des coûts d'opportunité liés à l'utilisation du transport ferroviaire plutôt qu'à l'utilisation d'un mode de transport plus polluant.

En tout état de cause, il doit être démontré que l'aide a réellement un effet incitatif de transfert modal vers le rail. Cela requerra en principe que l'aide se reflète dans le prix exigé du chargeur, puisque c'est à ce niveau que s'effectue le choix entre le rail et les modes de transport plus polluants comme la route.

Enfin, en ce qui concerne spécifiquement les aides à l'utilisation de l'infrastructure et à la réduction des coûts externes, il doit y avoir des perspectives réalistes de maintien du trafic transféré vers le rail pour que l'aide mène à un transfert durable du trafic.

Les plafonds d'aides fixés dans les lignes directrices sont applicables, que l'aide en cause soit financée intégralement au moyen de ressources d'Etat ou au moyen de ressources communautaires en totalité ou en partie. Les aides autorisées en application des lignes directrices ne peuvent être cumulées avec d'autres aides d'Etat au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, ni avec d'autres financements communautaires, si un tel cumul aboutit à un niveau d'aide supérieur à celui prévu par les lignes directrices.

En cas d'aides à finalité différentes portant sur les mêmes coûts éligibles, le plafond d'aide le plus favorable est applicable.

Les bénéficiaires potentiels des aides peuvent être tous les opérateurs situés sur le territoire d'un Etat membre de l'Union européenne, qui assument la responsabilité contractuelle d'acheminer les UTI par chemin de fer, respectivement par barge. L'aide sera octroyée aux opérateurs du transport ferroviaire ou fluvial. Il s'agit d'un soutien continu et non dégressif par année à l'inverse de ce qui est pratiqué p. ex. en Belgique. La non-dégressivité de l'aide est nécessaire au vu des dimensions réduites du territoire national.

Pour des informations concernant l'impact financier du projet de loi, il est renvoyé à la fiche financière jointe au projet déposé en date du 13 janvier 2014.

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 4 février 2014, le Conseil d'Etat estime que la situation géographique centrale de notre pays en Europe présente des potentialités de développement intéressantes qui s'inscrivent d'ailleurs dans la stratégie nationale de favoriser le secteur de la logistique.

Néanmoins, il considère le développement d'un système cohérent reliant le Luxembourg avec d'autres points intermodaux majeurs sur le continent comme prioritaire avant que soit envisagée l'idée de combiner dans une seule plateforme virtuelle l'axe de liaison intermodale Port de Mertert-Terminal de Bettembourg avec un ou plusieurs autres centres de transbordement ou points modaux situés dans la Grande Région. Selon lui, cette approche ne doit pas faire oublier l'importance de la plateforme de transbordement que constitue l'aéroport de Luxembourg dans le domaine du fret aérien.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat estime que le dossier lui soumis reste très laconique sur l'impact budgétaire de la législation en projet. Une programmation stratégique et budgétaire plus détaillée sur plusieurs années, expliquant l'impact prévisible du projet sur le développement du secteur de transport intermodal, d'une part, et le budget de l'Etat, d'autre part, aurait permis de se faire une idée plus précise des efforts futurs nécessaires pour atteindre les objectifs de ce projet ambitieux.

A part ces remarques d'ordre général, le Conseil d'Etat a surtout formulé un certain nombre de critiques et de remarques lors de son examen des articles concernant des points particuliers. La commission a proposé des amendements pour répondre à ces critiques en date du 8 octobre 2015. Etant donné que les nouvelles dispositions ne donnent pas entièrement satisfaction au Conseil d'Etat, qui maintient certaines critiques dans son avis complémentaire du 8 décembre 2015, une nouvelle série d'amendements est proposée par la commission le 8 janvier 2016. Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat demande sous peine d'opposition formelle de préciser certaines dispositions. La commission en tient compte en proposant deux nouveaux amendements en date du 7 mars 2016.

Dans son troisième avis complémentaire, le Conseil d'Etat constate que les amendements tiennent compte de ses observations et il y marque son accord.

Pour le détail des remarques formulées par le Conseil d'Etat et des amendements consécutifs, il est renvoyé au commentaire des articles ci-dessous.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er} initial (nouvel article 3)

Cet article énonce l'objet du projet de loi qui consiste en l'énumération des aides en faveur du transport combiné fret ferroviaire et fluvial. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 1. Objet

L'Etat, représenté par le membre du gouvernement ayant les transports terrestres dans ses attributions, ci-après désigné „le Ministre“, peut octroyer une aide en faveur du transport combiné fret ferroviaire et fluvial.

Les aides visées par la présente loi sont:

- les aides au transport ferroviaire intérieur d'UTI;
- les aides au transport ferroviaire international d'UTI;
- les aides au transport fluvial d'UTI.

Le Conseil d'Etat propose de déplacer l'article sous rubrique pour en faire l'article 3 qui prend l'intitulé: „**Art. 3. Dispositions générales.**“

A l'alinéa 1^{er}, il y a lieu d'omettre les termes „L'Etat, représenté par le membre du gouvernement“ et de commencer la phrase de la manière suivante: „Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après par „le ministre“ (...).“

Afin de faire concorder la loi en projet et les lois budgétaires couvrant la période d'application de la loi, le Conseil d'Etat propose de préciser que les aides peuvent seulement être accordées dans la limite des moyens budgétaires disponibles pour le transport *ferroviaire et fluvial de marchandises*.

En conséquence, l'article devrait prendre la teneur suivante:

„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 **ferroviaire et fluvial de marchandises** en vertu de la présente loi sont:*

- a) les aides au transport ferroviaire intérieur d'UTI;*
- b) les aides au transport ferroviaire international d'UTI;*
- c) les aides au transport fluvial d'UTI.“*

La commission parlementaire fait siennes les propositions du Conseil d'Etat. Elle propose en outre un amendement qui consiste à rajouter à l'énumération des aides en faveur du transport combiné fret ferroviaire et fluvial, également l'énumération des relations auxquelles l'aide peut être allouée. Au regard de ce qui précède, l'article sous rubrique se lira 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 ferroviaire et fluvial de marchandises en vertu de la présente loi sont:

- a) les aides au transport ferroviaire intérieur d'UTI;*
- b) les aides au transport ferroviaire international d'UTI;*
- c) les aides au transport international fluvial d'UTI.*

Les aides sont allouées à:

1. toute relation existante dont l'opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide;

2. toute nouvelle relation, c'est-à-dire que:

- a) soit lorsque, au cours des six mois précédant la demande d'octroi de subside, aucune relation régulière directe n'a été offerte entre deux terminaux ou centres de transbordement situés dans un rayon de 25 kilomètres autour du point de départ et du point d'arrivée de la relation ferroviaire pour laquelle une aide est demandée;**
- b) soit quand l'offre présente des caractères nouveaux relatifs notamment aux éléments suivants: l'itinéraire, la vitesse, les modalités techniques, les capacités en volumes ou la nature des marchandises.**

Cet amendement appelle plusieurs observations de la part du Conseil d'Etat:

- au point 2, les termes „c'est-à-dire que“ sont à supprimer;
- au point 2 a), le terme „subside“ doit être remplacé par celui d'„aide“, pour des raisons de cohérence de terminologie;
- au point 2 b), le terme „notamment“ doit être supprimé sous peine d'opposition formelle. En effet, aux termes de l'article 11(6) de la Constitution, les restrictions à la liberté de commerce sont établies par la loi. Le Conseil d'Etat rappelle que les matières réservées à la loi 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 administrative. En l'espèce, les conditions ne sont pas déterminées à suffisance, et le terme „notamment“ laisse supposer qu'outre les éléments énoncés dans le texte, d'autres éléments seraient susceptibles d'être pris en compte pour déterminer les caractéristiques nouvelles d'une offre;
- au même point 2 b), les termes „caractères nouveaux relatifs“ sont à remplacer par ceux de „caractéristiques nouvelles relatives“.

La Commission parlementaire décide de suivre ces propositions de la Haute Corporation. Cependant, l'alinéa 3 de l'article est supprimé et incorporé dans le nouvel article 12, suite à la volonté exprimée par le Conseil d'Etat de préciser les critères et modalités selon lesquels le ministre prend sa décision d'octroi des aides prévues (voir ci-après). L'article 3 se lira donc comme suit:

Art. 3. Dispositions générales.

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

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

- a) les aides au transport ferroviaire intérieur d'UTI;
- b) les aides au transport ferroviaire international d'UTI;
- c) les aides au transport international fluvial d'UTI.

Les aides sont allouées à:

1. toute relation existante dont l'opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide;

2. toute nouvelle relation, c'est-à-dire que:

a) soit lorsque, au cours des six mois précédant la demande d'octroi de subside, aucune relation régulière directe n'a été offerte entre deux terminaux ou centres de transbordement situés dans un rayon de 25 kilomètres autour du point de départ et du point d'arrivée de la relation ferroviaire pour laquelle une aide est demandée;

b) soit quand l'offre présente des caractères nouveaux relatifs notamment aux éléments suivants: l'itinéraire, la vitesse, les modalités techniques, les capacités en volumes ou la nature des marchandises.

Cet amendement trouve l'approbation du Conseil d'Etat dans son deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat datant du 23 février 2016.

Article 2

Cet article reprend les définitions des notions de référence utilisées dans le cadre du projet de loi. Dans sa version initiale, l'article 2 se lit comme suit:

Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par:

- opérateur: entreprise ou groupement d'entreprises qui supporte, conformément aux articles 4 et 5, sur le maillon central de transport entre terminaux terrestres et/ou fluviaux, le risque financier d'organiser un service ferroviaire et/ou fluvial complet dans une chaîne de transport combiné;
- 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;
- UTI: tout conteneur terrestre ou maritime, toute caisse mobile ou toute semi-remorque ayant une capacité de transport équivalant à au moins 1 TEU;
- UTI km: distance exprimée en kilomètre, parcourue par une UTI par voie ferrée et fluviale.

Le Conseil d'Etat demande de remplacer la double conjonction „et/ou“, impropre aux textes normatifs, par „ou“. La Commission fait sienne cette proposition.

La Commission du Développement durable propose un amendement qui consiste, d'une part, en l'ajout d'une définition supplémentaire sur la lettre de voiture et, d'autre part, en la suppression de la définition sur les UTI km. L'article 2 se lira donc 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), de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF);
2. opérateur: entreprise ou groupement d'entreprises qui supporte, conformément aux articles 4 et 5, sur le maillon central de transport entre terminaux terrestres ou fluviaux, le risque financier d'organiser un service ferroviaire ou fluvial complet dans une chaîne de transport combiné;
3. TEU: unité de mesure pour un conteneur ayant une hauteur de 2,591 mètres, une largeur de 2,438 mètres et une longueur de 6,058 mètres;

4. *UTI: tout conteneur terrestre ou maritime, toute caisse mobile ou toute semi-remorque ayant une capacité de transport équivalant à au moins 1 TEU.*

~~— **UTI km: distance exprimée en kilomètre, parcourue par une UTI par voie ferrée et fluviale.**~~

Dans son avis complémentaire datant du 8 décembre 2015, le Conseil d'Etat marque son accord avec cet amendement.

Article 3 initial (nouvel article 1^{er})

Cet article définit le champ d'application de la loi en projet. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 3. Champ d'application

Sont visées par la présente loi, tous les opérateurs situés sur le territoire d'un Etat membre de l'Union européenne, qui assument la responsabilité contractuelle d'acheminer les UTI par chemin de fer, respectivement par barge.

Le Conseil d'Etat propose:

- de déplacer l'article 3 pour en faire l'article 1^{er} qui prend l'intitulé: „**Art. 1^{er}. Champ d'application.**“;
- d'expliquer l'abréviation UTI;
- d'écrire à la deuxième ligne: „(...) d'acheminer les unités de transport intermodal (UTI) par chemin de fer (...)“;
- de remplacer l'adverbe „respectivement“ par la conjonction „ou“.

La Commission du Développement durable fait sienne la proposition de déplacer l'article 3 qui devient l'article 1^{er} et prend l'intitulé: „**Art. 1^{er}. Champ d'application.**“. Elle décide en outre de remplacer l'adverbe „respectivement“ par la conjonction „ou“, mais renonce à expliquer l'abréviation UTI qui est définie à l'article 2. La Commission du Développement durable propose en outre d'adapter la formulation du nouvel article 1^{er} selon les souhaits de la Commission européenne en remplaçant le bout de phrase „*qui assument la responsabilité contractuelle d'acheminer les UTI par chemin de fer, respectivement par barge.*“ par celui de „*qui acheminent les unités de transport intermodal (UTI) par chemin de fer, ou par barge.*“

Au regard de ce qui précède, l'article sous rubrique se lira comme suit:

Art. 1^{er}. Champ d'application.

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

Dans son avis complémentaire datant du 8 décembre 2015, le Conseil d'Etat marque son accord avec cet amendement.

Article 4

Cet article prévoit les modalités de l'aide au transport ferroviaire intérieur d'UTI. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

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

Toutes les relations intérieures entre terminaux et/ou hubs ferroviaires et fluviaux organisées au moins sur 20 km ou comprenant la collecte d'UTI en vue de leur regroupement et/ou de leur envoi par train respectivement barge à destination d'autres Etats, ou la distribution d'UTI venant d'autres Etats par train, respectivement barge vers différents centres de transbordement situés au Luxembourg, peuvent faire l'objet d'une aide. L'aide est octroyée selon les modalités prévues par les lignes directrices communautaires sur les aides d'Etat aux entreprises ferroviaires, telles qu'interprétées par la Commission européenne et le mode de financement étatique de l'aide est arrêté par règlement grand-ducal.

Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article:

- la double conjonction „et/ou“, utilisée deux fois dans la première phrase, est à omettre car impropre aux textes normatifs. La Commission fait sienne cette proposition;
- les mots en anglais sont à écarter dans les textes normatifs. Ainsi, l'anglicisme „hub“ devrait être remplacé par les termes „centre de transbordement“, „plate-forme de correspondance“ ou „point

nodal“. La Commission décide de remplacer le terme „hub“ par celui de „centre de transbordement“;

- il convient de remplacer l’adverbe „respectivement“ par la conjonction „ou“. La Commission fait sienne cette proposition;
- comme l’emploi du verbe „pouvoir“ à la fin de la première phrase peut prêter à des interprétations équivoques, le Conseil d’Etat propose de remplacer l’expression „peuvent faire l’objet“ par celle de „font l’objet“. La Commission décide de ne pas suivre cette suggestion, étant donné que cette expression changerait le sens du texte du projet de loi;
- dans la deuxième phrase, les auteurs du texte lient l’octroi de l’aide aux „modalités prévues par les lignes directrices communautaires sur les aides d’Etat aux entreprises ferroviaires, telles qu’interprétées par la Commission européenne“. Or, les lignes directrices visées ne sauraient lier le Luxembourg de quelque manière que ce soit, étant donné qu’elles sont dénuées de tout caractère juridiquement obligatoire. Si toutefois le législateur luxembourgeois entend s’en inspirer, il faut détailler dans le texte en projet les mesures précises qu’il envisage de prendre. La Commission du Développement durable décide de supprimer le renvoi aux conditions des lignes directrices communautaires sur les aides d’Etat aux entreprises ferroviaires, étant donné qu’elles se basent de toute façon sur le traité;
- la deuxième partie de la même phrase prévoit que „le mode de financement étatique de l’aide est arrêté par règlement grand-ducal“. Le Conseil d’Etat s’oppose formellement à cette disposition, car cette façon de procéder est contraire à la Constitution et plus particulièrement à l’article 99, selon lequel aucune charge grevant le budget pour plus d’un exercice ne peut être établie que par une loi spéciale, et à l’article 103, qui prévoit qu’aucune gratification à charge du trésor ne peut être accordée qu’en vertu de la loi. Dès lors et d’après l’article 32, paragraphe 3 de la Constitution, il échet de fixer la finalité, les conditions et les modalités dans la loi, si le détail doit être réglé par la voie réglementaire. La Commission donne suite à cette opposition formelle en fixant la finalité, les conditions et les modalités du mode de financement étatique de l’aide aux nouveaux articles 6, 7, 8 et 9 du projet de loi (voir ci-après).

Au regard de ce qui précède, l’article 4 se lira comme suit:

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

Toutes les relations intérieures entre terminaux ou centres de transbordement ferroviaires et fluviaux organisées au moins sur 20 km ou comprenant la collecte d’UTI en vue de leur regroupement ou de leur envoi par train ou barge à destination d’autres Etats, ou la distribution d’UTI venant d’autres Etats par train, ou barge vers différents centres de transbordement situés au Luxembourg, peuvent faire l’objet d’une aide. ~~L’aide est octroyée selon les modalités prévues par les lignes directrices communautaires sur les aides d’Etat aux entreprises ferroviaires, telles qu’interprétées par la Commission européenne et le mode de financement étatique de l’aide est arrêté par règlement grand-ducal.~~

Article 5

Cet article prévoit les modalités de l’aide au transport ferroviaire et fluvial international d’UTI. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

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

Tout service régulier international partant ou aboutissant à un terminal intermodal situé sur le réseau ferré luxembourgeois ou à un port fluvial luxembourgeois peut faire l’objet d’une aide. L’aide est octroyée selon les modalités prévues par les lignes directrices communautaires sur les aides d’Etat aux entreprises ferroviaires, telles qu’interprétées par la Commission européenne et le mode de financement étatique de l’aide est arrêté par règlement grand-ducal.

Le Conseil d’Etat émet les remarques suivantes à l’endroit de cet article:

- la première phrase dispose que „Tout service régulier international partant ou aboutissant à un terminal intermodal situé sur le réseau ferré luxembourgeois ou à un port fluvial luxembourgeois peut faire l’objet d’une aide“. Vu l’imprécision du terme „régulier“, le Conseil d’Etat demande d’enrayer cette disposition par l’indication d’une fréquence minimale à prévoir dans le texte. Les mots „partant ou aboutissant à“ sont du point de vue grammatical impropres et à remplacer par „au départ ou à l’arrivée de“. L’expression „peut faire l’objet“ est à son tour à remplacer par „fait l’objet“;

- à la deuxième phrase, le Conseil d'Etat renvoie à ses observations relatives à l'article 4 quant au caractère juridiquement non contraignant des lignes directrices de la Commission européenne et à l'effet des réserves de la loi énoncées par l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution qui exigent l'existence d'une disposition législative formelle, spécifiant la finalité, les conditions et les modalités dans lesquels un règlement grand-ducal peut être pris. Sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat demande la révision du texte en question pour tenir compte des exigences constitutionnelles.

A la lecture des remarques du Conseil d'Etat, la Commission du Développement durable décide ce qui suit:

- étant donné qu'il n'est pas nécessaire d'insérer une fréquence, car ce serait se mouvoir dans la logique d'une économie planifiée, le terme „régulier“ est supprimé. Les mots „partant ou aboutissant“ sont remplacés par „au départ ou à l'arrivée de“. L'expression „peut faire l'objet“ n'est pas remplacée par celle de „fait l'objet“, étant donné cette expression changerait le sens du texte du projet de loi;
- le renvoi aux conditions des lignes directrices communautaires sur les aides d'Etat aux entreprises ferroviaires, ainsi que celui au mode de financement étatique de l'aide par voie de règlement grand-ducal sont supprimés;
- un amendement est introduit: l'expression „réseau ferré luxembourgeois“ est remplacée par „réseau national“ pour être en ligne avec la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

L'article 5 se lira donc comme suit:

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

Tout service régulier international au départ ou à l'arrivée d'un terminal intermodal situé sur le réseau national ou d'un port fluvial luxembourgeois peut faire l'objet d'une aide. L'aide est octroyée selon les modalités prévues par les lignes directrices communautaires sur les aides d'Etat aux entreprises ferroviaires, telles qu'interprétées par la Commission européenne et le mode de financement étatique de l'aide est arrêté par règlement grand-ducal.

Cet amendement trouve l'accord du Conseil d'Etat.

Insertion d'un nouvel article 6

Un nouvel article 6 est inséré suite à la volonté exprimée par le Conseil d'Etat aux articles 4 et 5 de fixer la finalité, les conditions et les modalités du mode de financement étatique de l'aide dans la loi. Le nouvel article 6 présente le calcul de l'aide en cas de transport combiné ferroviaire intérieur et, dans sa version initiale, se lit comme suit:

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

Il est prévu une aide par train comprenant:

1. *une part fixe par train (X)*

$$X = 1.600 \text{ EUR}$$

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

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

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

Tout transport combiné ferroviaire sur le territoire national impliquant un passage par un terminal ferroviaire ou fluvial, organisé sur une distance minimale de 20 kilomètres est éligible.

Le Conseil d'Etat estime, dans son avis complémentaire, que l'insertion de cet article lève les deux oppositions formelles qu'il a formulées dans son premier avis.

Par amendement du 7 janvier 2016, la commission parlementaire décide de supprimer le dernier alinéa de l'article 6 et de l'incorporer dans un nouvel article 12 suite à la volonté exprimée par le Conseil d'Etat de préciser les critères et modalités selon lesquels le ministre prend sa décision d'octroi des aides (voir ci-après). L'article 6 se lira donc comme suit:

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

Il est prévu une aide par train comprenant:

1. *une part fixe par train (X)*

$$X = 1.600 \text{ EUR}$$

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

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

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

~~**Tout transport combiné ferroviaire sur le territoire national impliquant un passage par un terminal ferroviaire ou fluvial, organisé sur une distance minimale de 20 kilomètres est éligible.**~~

Cet amendement trouve l'accord du Conseil d'Etat.

Insertion d'un nouvel article 7

Un nouvel article 7 est inséré suite à la volonté exprimée par le Conseil d'Etat aux articles 4 et 5 de fixer la finalité, les conditions et les modalités du mode de financement étatique de l'aide dans la loi. Le nouvel article 7 présente le calcul de l'aide en cas de transport combiné ferroviaire international et se lit comme suit:

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 et comprenant:

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

X = 1.600 EUR pour une distance ferroviaire inférieure à 400 kilomètres

X = 1.200 EUR pour une distance ferroviaire comprise entre 400 et 800 kilomètres

X = 600 EUR pour une distance ferroviaire supérieure à 800 kilomètres

2. *une part variable, fonction du nombre d'UTI manutentionnées (Y)*

La valeur du Y varie également s'il s'agit d'une manutention verticale ou d'une manutention horizontale, afin de tenir compte des effets d'optimisation de l'autoroute ferroviaire. Cette valeur prend également en compte le moindre coût d'une opération de chargement d'une semi-remorque sur un train d'autoroute ferroviaire par rapport au chargement d'un container sur un train de combiné.

Y = 30 EUR pour une manutention verticale

Y = 10 EUR pour une manutention horizontale

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

Un train est éligible si plus de 30% de ses UTI sont manutentionnées horizontalement ou verticalement sur un site multimodal à Luxembourg.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat marque son accord avec cet article, étant donné qu'il est tenu compte de son opposition formelle visant la fixation de la finalité, des conditions et des modalités du mode de financement étatique de l'aide dans le corps même de la loi. La Haute Corporation propose de remplacer le signe „%“ par le terme de „pour cent“. La Commission fait sienne cette proposition mais décide cependant de supprimer le dernier alinéa de l'article et de l'incorporer dans le nouvel article 12, suite à la volonté exprimée par le Conseil d'Etat de préciser les critères et modalités selon lesquels le ministre prend sa décision d'octroi des aides (voir ci-après). L'article 7 se lira donc comme suit:

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 et comprenant:

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

X = 1.600 EUR pour une distance ferroviaire inférieure à 400 kilomètres

X = 1.200 EUR pour une distance ferroviaire comprise entre 400 et 800 kilomètres

X = 600 EUR pour une distance ferroviaire supérieure à 800 kilomètres

2. *une part variable, fonction du nombre d'UTI manutentionnées (Y)*

La valeur du Y varie également s'il s'agit d'une manutention verticale ou d'une manutention horizontale, afin de tenir compte des effets d'optimisation de l'autoroute ferroviaire. Cette valeur

prend également en compte le moindre coût d'une opération de chargement d'une semi-remorque sur un train d'autoroute ferroviaire par rapport au chargement d'un container sur un train de combiné.

$Y = 30$ EUR pour une manutention verticale

$Y = 10$ EUR pour une manutention horizontale

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

Un train est éligible si plus de 30% de ses UTI sont manutentionnées horizontalement ou verticalement sur un site multimodal à Luxembourg.

Cet amendement trouve l'accord du Conseil d'Etat.

Insertion d'un nouvel article 8

Un nouvel article 8 est inséré suite à la volonté exprimée par le Conseil d'Etat aux articles 4 et 5 de fixer la finalité, les conditions et les modalités du mode de financement étatique de l'aide dans la loi. Le nouvel article 8 présente le calcul de l'aide en cas de transport combiné fluvial international et se lit comme suit:

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 et comprenant:

1. *une part fixe par barge (X)*

$X = 3.600$ EUR

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

$Y = 30$ EUR

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

Une barge est éligible si elle parcourt au moins 150 kilomètres depuis ou vers un terminal multimodal luxembourgeois et si plus de 30% de ses UTI sont manutentionnées sur un site multimodal à Luxembourg.

Cet amendement n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat dans son avis complémentaire, sauf à remplacer le signe „%“ par le terme de „pour cent“. La Commission fait sienne cette proposition mais décide cependant de supprimer le dernier alinéa de l'article et de l'incorporer dans le nouvel article 12, suite à la volonté exprimée par le Conseil d'Etat de préciser les critères et modalités selon lesquels le ministre prend sa décision d'octroi des aides (voir ci-après). L'article 8 se lira donc comme suit:

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 et comprenant:

1. *une part fixe par barge (X)*

$X = 3.600$ EUR

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

$Y = 30$ EUR

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

Une barge est éligible si elle parcourt au moins 150 kilomètres depuis ou vers un terminal multimodal luxembourgeois et si plus de 30% de ses UTI sont manutentionnées sur un site multimodal à Luxembourg.

Cet amendement trouve l'accord du Conseil d'Etat.

Insertion d'un nouvel article 9

Un nouvel article 9 est inséré suite à la volonté exprimée par le Conseil d'Etat aux articles 4 et 5 de fixer la finalité, les conditions et les modalités du mode de financement étatique de l'aide dans la loi. Le nouvel article 9 contient les limites de l'aide qui consiste en la limite des coûts d'opportunité liés à l'utilisation du transport ferroviaire/fluvial par rapport à l'utilisation d'un mode de transport plus polluant. Il se lit comme suit:

Art. 9. Limites de l'aide.

Le calcul de l'aide visée aux articles 6, 7 et 8 de la présente loi s'appuie sur la limite des coûts d'opportunité liés à l'utilisation du transport ferroviaire/fluviail par rapport à l'utilisation d'un mode de transport plus polluant.

En outre, le calcul de l'aide visée aux articles 7 et 8 de la présente loi s'appuie sur les limites suivantes:

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

Les aides ne devront pas avoir pour effet de déplacer les flux existants du transport combiné, y compris le transport combiné avec la composante „autoroutes de la mer“.

Le libellé de cet article appelle les remarques suivantes de la part du Conseil d'Etat dans son avis complémentaire:

- le signe „%“ doit être remplacé par le terme de „pour cent“;
- le signe typographique „/“ doit être remplacé par le terme „ou“;
- il est superfétatoire de prévoir dans le corps de l'acte le complément „[articles/annexes] de la présente loi“, étant donné que ceux-ci font partie intégrante de l'acte en projet.

La commission parlementaire fait siennes ces propositions. L'article 9 se lira donc comme suit:

Art. 9. Limites de l'aide.

Le calcul de l'aide visée aux articles 6, 7 et 8 ~~de la présente loi~~ s'appuie sur la limite des coûts d'opportunité liés à l'utilisation du transport ferroviaire ou fluviail par rapport à l'utilisation d'un mode de transport plus polluant.

En outre, le calcul de l'aide visée aux articles 7 et 8 ~~de la présente loi~~ s'appuie sur les limites suivantes:

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

Les aides ne devront pas avoir pour effet de déplacer les flux existants du transport combiné, y compris le transport combiné avec la composante „autoroutes de la mer“.

Article 6 initial (nouvel article 10)

L'article sous rubrique décrit l'aide comme une subvention directe. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 6. Forme de l'aide

La forme de l'aide est une subvention directe.

Pour des raisons de style, le Conseil d'Etat propose le libellé suivant:

Art. 6. Forme de l'aide.

L'aide est allouée sous forme de subventions directes.

La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

Article 7 initial (nouveaux articles 11 à 13)

L'article 7 initial traite des modalités d'octroi des aides de l'Etat et prévoit les mesures envers les bénéficiaires ne respectant plus ces conditions d'octroi, ainsi que l'obligation de remboursement partiel ou total des subventions versées en capital à leur profit. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 7. Procédure de demande, d'octroi et de contrôle de l'aide

Les opérateurs peuvent déposer auprès du Ministre un dossier de candidature à un subside relatif à une ou plusieurs des aides, selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

Les dossiers de candidatures font l'objet d'une instruction visant à établir leur éligibilité. L'aide est accordée par décision du Ministre sur l'octroi ou non d'un subside avec information à l'opéra-

teur par lettre recommandée dans un délai de trois mois à partir du moment où l'opérateur lui a transmis un dossier complet. La décision du Ministre repose sur les critères arrêtés par règlement grand-ducal ou précisés dans l'appel à candidatures.

La décision du Ministre est valable pour une durée qui ne peut excéder la durée maximale du dispositif d'aides.

Lorsqu'un opérateur bénéficiaire d'une aide octroyée en vertu de la présente loi cesse volontairement son activité au cours d'une période de 5 ans à partir de la décision d'octroi de l'aide, que la cessation soit totale ou partielle, il doit en informer le Ministre sans délai. Celui-ci peut demander le remboursement total ou partiel de l'aide versée, selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

Lorsqu'un opérateur bénéficiaire d'une aide octroyée en vertu de la présente loi procède à une modification substantielle de son activité ou modifie les conditions de son exercice, il doit en informer sans délai le Ministre. Celui-ci peut demander le remboursement total ou partiel de l'aide versée, selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article:

- pour une meilleure lisibilité du texte, le Conseil d'Etat estime qu'il aurait été préférable de déterminer dans des articles distincts la procédure de demande et les critères d'octroi des aides, d'une part, et les conditions de perte du bénéfice ainsi que les modalités de restitution des aides indûment perçues, d'autre part;
- d'un point de vue légistique, il faut écrire „Ministre“ avec une minuscule;
- à la dernière phrase de l'alinéa 2, les auteurs du texte entendent déléguer au pouvoir exécutif le droit de préciser les conditions et modalités pour l'octroi des aides prévues dans la loi. Le Conseil d'Etat renvoie aux considérations exprimées à l'endroit de l'article 4 et, partant, s'y oppose formellement. En aucun cas, le Conseil d'Etat pourrait s'accommoder d'une disposition prévoyant que la décision du ministre repose sur les critères précisés dans l'appel à candidatures;
- à la dernière ligne des alinéas 4 et 5, le renvoi à des dispositions concernant „le remboursement total ou partiel de l'aide versée, selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal“ est contraire aux dispositions de l'article 32, paragraphe 3 de la Constitution. Le Conseil d'Etat s'oppose par conséquent formellement auxdites dispositions.

A la lecture de l'avis du Conseil d'Etat, la commission parlementaire décide ce qui suit:

- la procédure de demande et les critères d'octroi des aides d'une part et les conditions de perte du bénéfice ainsi que les modalités de restitution des aides indûment perçues, d'autre part seront déterminés dans des articles distincts;
- le terme „Ministre“ sera écrit avec une minuscule;
- un amendement parlementaire supplémentaire est adopté; il consiste à incorporer deux nouveaux alinéas portant sur les dossiers de candidature qui doivent comprendre une partie d'information générale et une partie relative au transport combiné appelant un soutien. A la partie d'information relative au transport combiné est rattachée une nouvelle annexe 1 qui livre, d'une part, une description précise des relations ferroviaires et fluviales internationales que les opérateurs prévoient d'organiser au cours de l'année calendrier concernée avec l'utilisation des aides, incluant la distance ferroviaire ou fluviale, et, d'autre part, une prévision 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;
- dans ses commentaires à l'endroit de l'article 7 initial, le Conseil d'Etat a prononcé une opposition formelle à l'encontre d'une délégation au pouvoir exécutif du droit de préciser les conditions et modalités pour l'octroi des aides prévues, car cette façon de procéder est contraire à la Constitution et plus particulièrement à l'article 99, selon lequel aucune charge grevant le budget pour plus d'un exercice ne peut être établie que par une loi spéciale, et à l'article 103, qui prévoit qu'aucune gratification à charge du trésor ne peut être accordée qu'en vertu de la loi. La Commission du Développement durable entend remédier à cette situation en proposant l'insertion d'un nouvel article 12. Le nouvel article 12 comprend également un renvoi à une nouvelle annexe 2, consistant en deux tableaux à remplir annuellement par l'opérateur concernant le transport par train et celui par barge.

Ainsi, suite aux amendements du 8 octobre 2015, les nouveaux articles 11 et 12 se lisent comme suit:

Art. 11. Demande de l'aide.

Les opérateurs peuvent déposer, jusqu'au 15 novembre au plus tard, pour l'année de démarrage du régime d'aide, et jusqu'au 15 septembre au plus tard de l'année qui précède l'année au cours de laquelle l'aide est susceptible d'être accordée, un dossier de candidature à une aide relative à une des mesures auprès du ministre.

Pour être éligibles, les candidatures respectent, selon le type d'aides demandé, les critères énoncés aux articles 4, 5, 6, 7 ou 8 de la présente loi.

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

La partie d'information générale comprend:

1. le nom, 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; et
3. une indication des transports d'UTI réalisés ou estimés au cours des douze mois précédents par relation de transport et par mois.

La partie d'information relative au transport combiné comprend:

1. une description précise des relations ferroviaires et fluviales internationales qu'ils prévoient d'organiser au cours de l'année calendrier concernée avec l'utilisation des aides, incluant la distance ferroviaire ou fluviale. A cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 1 de la présente loi.
2. une prévision 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. A cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 1 de la présente loi.
3. un business plan par train ou par barge comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport combiné et sur l'absence de viabilité ou la faible viabilité des services de transport combiné en absence d'aide.

Art. 12. Octroi de l'aide.

Dans le cadre de la procédure d'octroi des aides, l'opérateur établit annuellement par relation et suivant les tableaux repris en annexe 2:

1. un relevé des trains ou barges, incluant la distance ferroviaire ou fluviale repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2;
2. un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2;
3. un relevé du nombre d'UTI manutentionnées par train ou barge repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2; et
4. un relevé des coûts de transport repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2.

Les UTI remises au transport doivent être couvertes par une lettre de voiture afin de donner droit à l'aide.

Le ministre vérifie l'exactitude des divers relevés. Le ministre subordonne le versement d'une aide 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 instruction, la décision du ministre sur l'octroi ou non d'un subside 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.

La décision du ministre est valable pour une durée qui ne peut excéder la durée maximale du dispositif d'aides.

Les annexes se lisent comme suit:

ANNEXE 1

<i>Opérateur</i>
<i>Numéro contrat</i>
<i>Mois</i>
<i>Nom lieu de départ</i>
<i>Nom lieu d'arrivée</i>
<i>Distance totale</i>
<i>Nombre de wagons par train</i>
<i>Capacité train en TEU</i>
<i>Poids total du train</i>
<i>Nombre d'UTI manutentionnées par train</i>

*

ANNEXE 2

Tableau 1 – Transport par train

<i>Opérateur</i>
<i>Numéro contrat</i>
<i>Mois</i>
<i>Nom lieu de départ</i>
<i>Nom lieu d'arrivée</i>
<i>Distance</i>
<i>Nombre de wagons par train</i>
<i>Poids total du train en tonne</i>
<i>Capacité train en TEU</i>
<i>Nombre d'UTI manutentionnées par train</i>
<i>Nombre d'UTI par an</i>
Coûts par train:
<i>Coûts de circulation du train</i>
<i>Coûts des wagons par train</i>
<i>Coûts administratifs par train</i>
<i>Coûts de transbordement par train</i>
<i>Coûts totaux par train</i>

Coûts par UTI:
<i>Coûts de circulation du train par UTI</i>
<i>Coûts des trains par UTI</i>
<i>Coûts administratifs par UTI</i>
<i>Coûts de transbordement par UTI</i>
<i>Coûts totaux par UTI</i>

*

ANNEXE 2

Tableau 2 – Transport par barge

<i>Opérateur</i>
<i>Numéro contrat</i>
<i>Mois</i>
<i>Nom lieu de départ</i>
<i>Nom lieu d'arrivée</i>
<i>Distance</i>
<i>Nombre d'UTI par barge</i>
<i>Poids total de la barge en tonne</i>
<i>Capacité barge en TEU</i>
<i>Nombre d'UTI manutentionnées par barge</i>
<i>Nombre d'UTI par an</i>
Coûts par barge:
<i>Coûts de circulation de la barge</i>
<i>Coûts administratifs par barge</i>
<i>Coûts de transbordement par barge</i>
<i>Coûts totaux par barge</i>
Coûts par UTI:
<i>Coûts de circulation de la barge par UTI</i>
<i>Coûts des barges par UTI</i>
<i>Coûts administratifs par UTI</i>
<i>Coûts de transbordement par UTI</i>
<i>Coûts totaux par UTI</i>

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à l'endroit de ces deux articles:

- les nouveaux articles 11 et 12 entendent spécifier la procédure de demande de l'aide, d'une part, et les critères d'octroi de l'aide, d'autre part, tout en tenant compte des deux oppositions formelles formulées à l'endroit de l'article 7 initial par le Conseil d'Etat dans son premier avis. Or, ces articles comportent plusieurs incohérences et incertitudes par rapport à l'articulation des différentes étapes constituant la procédure d'octroi d'une aide:
 - o il semble ressortir de l'article 11 qu'une candidature doit être posée pour une année de calendrier. Est-ce que l'éligibilité est par conséquent limitée à un an et la candidature doit être renouvelée si l'opérateur envisage une aide sur plusieurs années?
 - o selon ce même article, la candidature vise une „aide à une des mesures“. La notion de „mesure“ n'est précisée nulle part dans le texte;
 - o comment la vérification et le constat de l'exactitude des divers relevés à établir annuellement par l'opérateur demandeur d'une ou de plusieurs aides se décline par rapport à l'octroi de ces aides, alors que „le ministre subordonne le versement d'une aide au respect des dispositions de la présente loi“?
 - o sur quoi porte la décision du ministre, à quel moment cette décision est-elle prise? Après le dépôt de la candidature, ou après la vérification des relevés que l'opérateur établit annuellement conformément à l'article 12? Ou y a-t-il deux décisions consécutives, une sur l'*éligibilité* et une autre sur les montants d'aide à verser annuellement?
 - o comment faut-il situer dans ce contexte l'impact d'une modification de l'activité au cours d'une activité de cinq ans à partir de la décision d'octroi de l'aide, dont il est question à l'article 14, sachant que le régime d'aides porte sur les années 2015-2018?
 - selon le Conseil d'Etat, le texte doit préciser les critères et les modalités selon lesquels le ministre peut décider de l'octroi des aides prévues. Il se réserve la possibilité de refuser la dispense du second vote constitutionnel, à défaut pour les auteurs de reformuler les dispositions en question dans un but de sécurité juridique;
 - à l'article 11, il convient d'omettre les mots „de la présente loi“, car sans apport normatif supplémentaire;
 - au point 4, avant-dernière phrase, de l'article 12, le Conseil d'Etat suggère de remplacer le terme „subside“ par celui d'„aide“, pour des raisons de cohérence de terminologie.
- A la lecture de ces remarques, la Commission du Développement durable décide ce qui suit:
- l'ancien alinéa 1^{er} de l'article 11 est divisé en deux alinéas distincts afin de distinguer clairement les dossiers de candidature pour l'année de démarrage du régime d'aide, et ceux pour les exercices 2016 à 2018. A l'alinéa 1^{er} de l'article 11, le terme „éligible“ est inséré derrière le terme „dossier de candidature“ pour une meilleure compréhension du texte de loi. Les expressions „qui précède l'année“ et „relative à une des mesures“ sont supprimées comme étant superflues;
 - un nouvel alinéa 3 est inséré à l'article 11 afin de souligner que l'éligibilité d'un dossier de candidature est limitée à un an et que l'opérateur doit introduire chaque année son dossier de candidature, même s'il demande une aide pour plusieurs années;
 - les références à l'ancien alinéa 2, devenu nouvel alinéa 4, de l'article 11 sont adaptées, étant donné que les critères et modalités selon lesquels le ministre décide de l'octroi des aides prévues, sont désormais regroupés au nouvel article 12;
 - un nouvel article 12 est incorporé après l'article 11 afin de préciser les critères et modalités selon lesquels le ministre décide de l'octroi des aides prévues, comme préconisé par le Conseil d'Etat. A noter que le libellé de ce nouvel article 12 reprend l'intégralité des remarques textuelles émises par le Conseil d'Etat. Ainsi:
 - o au point 2 de l'ancien article 3, devenu nouvel article 12, point 3, les termes „c'est-à-dire que“ sont supprimés. Sub a), le terme „subside“ est remplacé par celui d'„aide“ pour des raisons de cohérence de la terminologie employée. Sub b), le terme „notamment“ est supprimé. Les termes „caractères nouveaux relatifs“ sont remplacés par „caractéristiques nouvelles relatives“;
 - o le signe „%“ est remplacé par l'expression „pour cent“, tel que proposé par la Haute Corporation à l'endroit des articles 7 et 8;

- suite à l’insertion du nouvel article 12, la numérotation des articles subséquents est à adapter;
- le paragraphe 2 de l’article 12 initial (nouvel article 13) est supprimé et incorporé dans le cadre du nouvel article 12 suite à la volonté exprimée par le Conseil d’Etat de préciser les critères et modalités selon lesquelles le ministre prend sa décision d’octroi des aides.

Au regard de ce qui précède, les nouveaux articles 11 à 13 se liront comme suit:

Art. 11. Demande de l’aide.

Les opérateurs peuvent déposer, jusqu’au 15 novembre au plus tard, pour l’année de démarrage du régime d’aide, et jusqu’au 15 septembre au plus tard de l’année qui précède l’année au cours de laquelle l’aide est susceptible d’être accordée, un dossier de candidature à une aide relative à une des mesures auprès du ministre.

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.

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.

Les dossiers de candidature comprennent une partie d’information générale et une partie relative au transport combiné appelant un soutien.

La partie d’information générale comprend:

1. le nom, 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; et
3. une indication des transports d’UTI réalisés ou estimés au cours des douze mois précédents par relation de transport et par mois.

La partie d’information relative au transport combiné comprend:

1. une description précise des relations ferroviaires et fluviales internationales qu’ils prévoient d’organiser au cours de l’année calendrier concernée avec l’utilisation des aides, incluant la distance ferroviaire ou fluviale. A cette fin, l’opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 1 ~~de la présente loi~~.
2. une prévision 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. A cette fin, l’opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 1 ~~de la présente loi~~.
3. un business plan par train ou par barge comprenant des indications sur l’origine des volumes ciblés par les moyens de transport combiné et sur l’absence de viabilité ou la faible viabilité des services de transport combiné en absence d’aide.

Art. 12. Critères d’éligibilité.

Pour être éligible au présent régime d’aides, doivent être remplis les critères suivants:

1. *L’opérateur se situe sur le territoire d’un Etat 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 nouvelle relation:*
 - a) *soit lorsque, au cours des six mois précédant la demande d’octroi d’aide, aucune relation régulière directe n’a été offerte entre deux terminaux ou centres de transbordement situés dans un rayon de 25 kilomètres autour du point de départ et du point d’arrivée de la relation ferroviaire pour laquelle une aide est demandée;*
 - b) *soit quand l’offre présente des caractéristiques nouvelles relatives aux éléments suivants: l’itinéraire, la vitesse, les modalités techniques, les capacités en volumes ou la nature des marchandises.*

4. En cas d'une relation existante, l'opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide.

5. Le transport combiné concerne des UTI faisant l'objet de transbordement dans un terminal situé au Luxembourg.

6. Le transport combiné est régulier, sa fréquence et ses horaires sont connus d'avance et publiés.

7. 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.

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

1. le transport combiné ferroviaire intérieur:

Tout transport combiné ferroviaire sur le territoire national impliquant un passage par un terminal ferroviaire ou fluvial, 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 site multimodal à Luxembourg.

3. le transport combiné fluvial international:

Une barge est éligible si elle parcourt au moins 150 kilomètres depuis ou vers un terminal multimodal luxembourgeois et si plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées sur un site multimodal à Luxembourg.

Art. 13. Octroi de l'aide.

Dans le cadre de la procédure d'octroi des aides, l'opérateur établit annuellement par relation et suivant les tableaux repris en annexe 2:

1. un relevé des trains ou barges, incluant la distance ferroviaire ou fluviale repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2;
2. un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2;
3. un relevé du nombre d'UTI manutentionnées par train ou barge repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2; et
4. un relevé des coûts de transport repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2.

Les UTI remises au transport doivent être couvertes par une lettre de voiture afin de donner droit à l'aide.

Le ministre vérifie l'exactitude des divers relevés. Le ministre subordonne le versement d'une aide 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 instruction, la décision du ministre sur l'octroi 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.

La décision du ministre est valable pour une durée qui ne peut excéder la durée maximale du dispositif d'aides.

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat est d'avis:

- que le texte de l'article 12 devrait comporter une disposition ayant trait à la prise de décision du ministre après instruction du dossier de candidature.
- qu'il ne ressort pas clairement du texte de l'article 13 si les relevés sont destinés à confirmer le respect des critères d'éligibilité lors de réintroductions annuelles de dossiers de candidature ou s'ils sont également pris en considération pour l'octroi de l'aide portant sur l'année de démarrage. Il y a donc lieu de préciser à quel moment de la procédure d'octroi d'aides ces relevés doivent être établis. Le Conseil d'Etat s'interroge en outre sur la notion de décision valable du ministre figurant au dernier alinéa de l'article 13. Si l'aide est limitée à un an et si la candidature doit être réintroduite annuellement, l'effet de la décision du ministre sur l'octroi d'une aide ne peut en principe pas excé-

der la durée d'un an. A défaut de précisions sur cette disposition, le Conseil d'Etat se réserve la dispense du second vote constitutionnel.

Afin de donner suite à ces remarques, les membres de la Commission décident d'introduire un amendement à l'endroit de l'article 12 et de le rédiger comme suit:

Art. 12. Critères d'éligibilité.

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

1. *L'opérateur se situe sur le territoire d'un Etat 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 nouvelle relation:*
 - a) *soit lorsque, au cours des six mois précédant la demande d'octroi d'aide, aucune relation régulière directe n'a été offerte entre deux terminaux ou centres de transbordement situés dans un rayon de 25 kilomètres autour du point de départ et du point d'arrivée de la relation ferroviaire pour laquelle une aide est demandée;*
 - b) *soit quand l'offre présente des caractéristiques nouvelles relatives aux éléments suivants: l'itinéraire, la vitesse, les modalités techniques, les capacités en volumes ou la nature des marchandises.*
 4. *En cas d'une relation existante, l'opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide.*
 5. *Le transport combiné concerne des UTI faisant l'objet de transbordement dans un terminal situé au Luxembourg.*
 6. *Le transport combiné est régulier; sa fréquence et ses horaires sont connus d'avance et publiés.*
 7. *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.*
En outre, des conditions particulières d'éligibilité sont définies pour:
 1. *le transport combiné ferroviaire intérieur:*
Tout transport combiné ferroviaire sur le territoire national impliquant un passage par un terminal ferroviaire ou fluvial, 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 site multimodal à Luxembourg.
 3. *le transport combiné fluvial international:*
Une barge est éligible si elle parcourt au moins 150 kilomètres depuis ou vers un terminal multimodal luxembourgeois et si plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées sur un site multimodal à 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.**

La Commission du Développement durable décide en outre d'amender l'article 13 et de le libeller comme suit:

Art. 13. Octroi de l'aide.

*Dans le cadre de la procédure d'octroi des aides, l'opérateur établit annuellement, **pour l'année de démarrage ainsi que pour les exercices suivants**, par relation et suivant les tableaux repris en annexe 2:*

1. *un relevé des trains ou barges, incluant la distance ferroviaire ou fluviale repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2;*
2. *un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2;*
3. *un relevé du nombre d'UTI manutentionnées par train ou barge repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2; et*
4. *un relevé des coûts de transport repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2.*

*Le ministre vérifie l'exactitude des divers relevés. 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.

Après instruction, la décision du ministre sur l'octroi ou non d'un subside 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.

La décision du ministre est valable pour une durée qui ne peut excéder la durée maximale du dispositif d'aides.

L'alinéa 1^{er} de l'article 13 est ainsi précisé de manière à ce que l'établissement annuel de relevés est dû tant pour l'année de démarrage ainsi que pour les exercices suivants.

L'alinéa 4 est supprimé et est incorporé dans l'article 12 où une décision ministérielle quant à l'éligibilité est effectivement prise. Le présent article sert à la détermination du montant de l'aide à octroyer. Dès lors, le versement de l'aide y est subordonné.

L'alinéa 5 est supprimé, étant donné qu'il s'agit de vestiges du texte initial non modifié. Suite à des modifications diverses au cours de l'élaboration du projet de loi, les dossiers de candidature sont à introduire annuellement. Par conséquent, la décision du ministre n'est valable que pour la durée d'un an.

Dans son troisième avis complémentaire, la Haute Corporation approuve le libellé des articles sous rubrique.

Insertion d'un nouvel article 14

Par amendement du 7 octobre 2015, la Commission du Développement durable propose l'insertion d'un nouvel article 14 décrivant la procédure de contrôle de l'aide. Cet article se lit alors comme suit:

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.*

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

Toute aide qui aurait été perçue en trop ou indûment doit être remboursée sans délai après que le ministre en ait fait la requête par lettre recommandée.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat donne à considérer qu'à l'alinéa 2, la partie de phrase „après que le ministre en ait fait la requête par lettre recommandée“, pourrait laisser penser que les aides indûment perçues restent acquises à l'allocataire tant que le ministre n'en a pas formellement demandé le remboursement. A cet égard, le Conseil d'Etat rappelle que le fait pour un allocataire de ne pas restituer spontanément les montants dont il sait qu'il les a perçus de manière indue, constitue une fraude. Afin d'éviter tout malentendu au sujet de l'existence de la prédite obligation de remboursement spontané, le Conseil d'Etat demande la suppression de la partie de phrase en cause.

Par amendement du 7 janvier 2016, la Commission du Développement durable décide:

- de supprimer la dernière phrase de l'article et de l'incorporer dans un nouvel article regroupant les différents cas de figure impliquant une restitution partielle ou totale de l'aide octroyée (voir ci-après);
- d'insérer une autre obligation générale pour l'opérateur lui imposant de communiquer tout changement de sa situation à l'administration. En effet, un changement de situation peut avoir des conséquences sur le calcul de l'aide.

L'article 14 se lira comme suit:

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 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.

Toute aide qui aurait été perçue en trop ou indûment doit être remboursée sans délai après que le ministre en ait fait la requête par lettre recommandée.

Ce libellé trouve l'accord du Conseil d'Etat.

Insertion d'un nouvel article 15

Par amendement du 7 octobre 2015, la commission parlementaire a introduit un nouvel article relatif à la perte du bénéfice de l'aide et à sa restitution, afin de tenir compte du souhait du Conseil d'Etat de déterminer dans des articles distincts la procédure de demande et les critères d'octroi des aides, d'une part, et les conditions de perte du bénéfice ainsi que les modalités de restitution des aides indûment perçues, d'autre part. L'article se lisait alors comme suit:

Perte du bénéfice de l'aide et restitution.

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 engagements pris 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 en capital ou de l'équivalent-subvention brut de la bonification d'intérêts, augmentés des intérêts légaux.

La Commission a également introduit un article traitant de la cessation ou modification d'activités et rédigé comme suit:

Cessation ou modification d'activité.

Lorsqu'un opérateur bénéficiaire d'une aide octroyée en vertu de la présente loi cesse volontairement son activité au cours d'une période de 5 ans à partir de la décision d'octroi de l'aide, que la cessation soit totale ou partielle, il doit en informer le ministre sans délai. Celui-ci peut demander le remboursement total ou partiel de l'aide versée.

Lorsqu'un opérateur bénéficiaire d'une aide octroyée en vertu de la présente loi procède à une modification substantielle de son activité ou modifie les conditions de son exercice, il doit en informer sans délai le ministre. Celui-ci peut demander le remboursement total ou partiel de l'aide versée.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat propose de regrouper les différents cas de figure impliquant une restitution de l'aide octroyée sous un même article. Il propose d'y prendre en compte les trois cas de figure suivants:

- la restitution ou le remboursement partiel ou intégral de l'aide suite au contrôle de l'aide (dernière phrase de l'article 14);
- les conditions s'appliquant aux opérateurs;
- l'indication de renseignements sciemment inexacts ou incomplets pour bénéficier de l'une des aides instaurées par la loi en projet.

En tenant compte de toutes les propositions émises par la Haute Corporation, la commission parlementaire a finalement réservé le libellé suivant à l'article sous rubrique

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 après que le ministre en ait fait la requête par lettre recommandée.

2. Lorsqu'un opérateur bénéficiaire d'une aide octroyée en vertu de la présente loi cesse volontairement son activité au cours d'une période de cinq ans à partir de la décision d'octroi de l'aide, que la cessation soit totale ou partielle, il doit en informer le ministre sans délai. Celui-ci demande le remboursement total ou partiel de l'aide versée.

Lorsqu'un opérateur bénéficiaire d'une aide octroyée en vertu de la présente loi procède à une modification substantielle de son activité ou modifie les conditions de son exercice, il doit en informer sans délai le ministre. Celui-ci demande le remboursement total ou partiel 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 13, paragraphe 1^{er}, points 1 à 4, 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 ~~en capital ou de l'équivalent subvention brut de la bonification d'intérêts~~, augmentée des intérêts légaux.

Ce libellé trouve l'accord du Conseil d'Etat dans son deuxième avis complémentaire, sauf à remplacer „article 13, paragraphe 1^{er}, points 1 à 4“ par „article 13, alinéa 1^{er}, points 1 à 4“.

Article 8 initial (nouvel article 16)

L'article 8 initial décrit les règles de cumul des aides. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 8. Règles de cumul

Les aides octroyées en vertu de la présente loi peuvent être cumulées avec d'autres aides compatibles avec le marché commun dans la limite des seuils.

Tout subside qui aurait été perçu en trop ou indûment doit être remboursé par virement sur le compte de la Trésorerie de l'Etat sans délai après que le Ministre en ait fait la requête par lettre recommandée.

L'opérateur bénéficiaire d'une aide octroyée en vertu de la présente loi atteste sur l'honneur ne pas profiter d'une aide qui soit contraire ou incompatible avec le présent régime d'aides. Il atteste également sur l'honneur ne pas profiter d'une aide d'Etat autre que le présent régime d'aides pour les mêmes coûts éligibles.

Le Conseil d'Etat constate que les auteurs du projet de loi n'ont pas prévu une limitation formelle et objective du cercle des bénéficiaires ainsi que des dispositions de cumul ou de non cumul des aides instituées par la loi en projet avec d'autres aides et régimes d'aides. Il propose d'intégrer les dispositions de l'article sous revue dans l'article 7.

La commission parlementaire décide d'amender cet article afin d'adapter le principe du cumul des aides selon la demande de la Commission européenne. Le nouvel article 15 amendé se lira comme suit:

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.

Ce nouveau libellé trouve l'accord du Conseil d'Etat.

Insertion d'un nouvel article 17

La Commission du Développement durable propose l'insertion d'un nouvel article 16 prévoyant les dispositions à respecter en matière de documentation des aides octroyées. L'article se lira comme suit:

Art. 17. Suivi des aides octroyées.

La documentation relative aux aides octroyées au titre de la présente loi est conservée par le ministre pendant 10 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.

Cet article trouve l'accord du Conseil d'Etat.

Article 9 initial (nouvel article 18)

Cet article, qui fait référence à l'article 496 du Code pénal et prévoit des peines à l'égard des personnes ayant obtenu des aides sur base d'informations sciemment inexacts ou incomplètes, ne suscite pas d'observations de la part du Conseil d'Etat. Il se lit comme suit:

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.

Article 10 initial (nouvel article 19)

L'article sous rubrique contient des dispositions financières et budgétaires. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 10. Dispositions financières et budgétaires

L'octroi et le versement des aides instituées par la présente loi se font dans la limite des crédits prévus par la loi budgétaire annuelle.

En ce qui concerne l'année de l'entrée en vigueur de la présente loi, les aides peuvent être octroyées et versées rétroactivement au 1^{er} janvier 2013.

Le Conseil d'Etat propose de donner l'intitulé suivant à l'article: „**Art. 9. Dispositions finales.**“

Si les auteurs du projet suivent la suggestion du Conseil d'Etat faite à l'endroit de l'article 3, alinéa 1^{er}, il y aura lieu de supprimer l'alinéa 1^{er} de l'article sous revue, celui-ci étant devenu super-fétatoire. Dans la mesure où l'effet rétroactif de la loi en projet s'opère dans l'intérêt des opérateurs de transports combinés et n'affecte pas les intérêts des tiers, l'alinéa 2 de l'article ne donne pas lieu à observation, quitte à ce que le Conseil d'Etat se demande comment une telle rétroactivité peut être rendue opérationnelle en pratique.

La Commission décide ce qui suit:

- il n'est pas fait droit à la demande du Conseil d'Etat de donner l'intitulé „dispositions finales“ à l'article, étant donné qu'un amendement concernant la durée d'application de la loi est introduit;
- le Conseil d'Etat est suivi dans sa proposition de supprimer l'alinéa 1^{er} de l'article.

Le nouvel article 19 se lira comme suit:

Art. 19. Durée d'application.

~~*L'octroi et le versement des aides instituées par la présente loi se font dans la limite des crédits prévus par la loi budgétaire annuelle.*~~

La présente loi s'applique jusqu'au 31 décembre 2018.

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

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

En ce qui concerne l'année de l'entrée en vigueur de la présente loi, les aides peuvent être octroyées et versées pour tout transport ferroviaire intérieur ou transport ferroviaire ou fluvial international réalisé après le 1^{er} janvier de l'année de son entrée en vigueur.

Cet amendement n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat dans son avis complémentaire. La Commission estime cependant nécessaire de préciser la formulation du dernier alinéa de l'article 19, étant donné que la date de l'entrée en vigueur du projet de loi en question est retardée en 2016. L'article 19 se lira comme suit:

Art. 19. Durée d'application.

La présente loi s'applique jusqu'au 31 décembre 2018.

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

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

En ce qui concerne l'année de l'entrée en vigueur de la présente loi, Les aides peuvent être octroyées et versées pour tout transport ferroviaire intérieur ou transport ferroviaire ou fluvial international réalisé après le 1^{er} janvier de l'année qui précède l'année de l'entrée en vigueur de la loi.

Ce libellé n'appelle pas d'observation du Conseil d'Etat dans son deuxième avis complémentaire.

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

*

PROJET DE LOI relatif à la promotion du transport combiné

Art. 1^{er}. Champ d'application.

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

Art. 2. Définitions.

Aux fins de la présente loi, on entend par:

1. lettre de voiture: tout document rédigé conformément aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises (CIM), de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF);
2. opérateur: entreprise ou groupement d'entreprises qui supporte, conformément aux articles 4 et 5, sur le maillon central de transport entre terminaux terrestres ou fluviaux, le risque financier d'organiser un service ferroviaire ou fluvial complet dans une chaîne de transport combiné;
3. TEU: unité de mesure pour un conteneur ayant une hauteur de 2,591 mètres, une largeur de 2,438 mètres et une longueur de 6,058 mètres;
4. UTI: tout conteneur terrestre ou maritime, toute caisse mobile ou toute semi-remorque ayant une capacité de transport équivalant à au moins 1 TEU.

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 ferroviaire et fluvial de marchandises en vertu de la présente loi sont:

- a) les aides au transport ferroviaire intérieur d'UTI;
- b) les aides au transport ferroviaire international d'UTI;
- c) les aides au transport international fluvial d'UTI.

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

Toutes les relations intérieures entre terminaux ou centres de transbordement ferroviaires et fluviaux organisées au moins sur 20 km ou comprenant la collecte d'UTI en vue de leur regroupement ou de leur envoi par train ou barge à destination d'autres Etats, ou la distribution d'UTI venant d'autres Etats par train, ou barge vers différents centres de transbordement 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 situé sur le réseau national ou d'un port fluvial luxembourgeois peut faire l'objet d'une aide.

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

Il est prévu une aide par train comprenant:

1. une part fixe par train (X)
X = 1.600 EUR
2. une part variable, fonction du nombre d'UTI manutentionnées, visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation des infrastructures (Y)

$Y = 30 \text{ EUR}$

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

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 et comprenant:

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

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

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

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

2. une part variable, fonction du nombre d'UTI manutentionnées (Y)

La valeur du Y varie également s'il s'agit d'une manutention verticale ou d'une manutention horizontale, afin de tenir compte des effets d'optimisation de l'autoroute ferroviaire. Cette valeur prend également en compte le moindre coût d'une opération de chargement d'une semi-remorque sur un train d'autoroute ferroviaire par rapport au chargement d'un container sur un train de combiné.

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

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

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

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 et comprenant:

1. une part fixe par barge (X)

$X = 3.600 \text{ EUR}$

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

$Y = 30 \text{ EUR}$

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

Art. 9. Limites de l'aide.

Le calcul de l'aide visée aux articles 6, 7 et 8 s'appuie sur 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.

En outre, le calcul de l'aide visée aux articles 7 et 8 s'appuie sur les limites suivantes:

4. 100 pour cent des surcoûts liés à l'utilisation de l'infrastructure;
5. 50 pour cent du différentiel de coûts externes entre la route et le rail ou entre la route et la barge; et
6. 30 pour cent du coût total du transport.

Les aides ne devront pas avoir pour effet de déplacer les flux existants du transport combiné, y compris le transport combiné avec la composante „autoroutes de la mer“.

Art. 10. Forme de l'aide.

L'aide est allouée sous forme de subventions directes.

Art. 11. Demande de l'aide.

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.

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.

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

La partie d'information générale comprend:

1. le nom, 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; et
3. une indication des transports d'UTI réalisés ou estimés au cours des douze mois précédents par relation de transport et par mois.

La partie d'information relative au transport combiné comprend:

1. une description précise des relations ferroviaires et fluviales internationales qu'ils prévoient d'organiser au cours de l'année calendrier concernée avec l'utilisation des aides, incluant la distance ferroviaire ou fluviale. A cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 1.
2. une prévision 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. A cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 1.
3. un business plan par train ou par barge comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport combiné et sur l'absence de viabilité ou la faible viabilité des services de transport combiné en absence d'aide.

Art. 12. Critères d'éligibilité.

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

1. L'opérateur se situe sur le territoire d'un Etat 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 nouvelle relation:
 - a) soit lorsque, au cours des six mois précédant la demande d'octroi d'aide, aucune relation régulière directe n'a été offerte entre deux terminaux ou centres de transbordement situés dans un rayon de 25 kilomètres autour du point de départ et du point d'arrivée de la relation ferroviaire pour laquelle une aide est demandée;
 - b) soit quand l'offre présente des caractéristiques nouvelles relatives aux éléments suivants: l'itinéraire, la vitesse, les modalités techniques, les capacités en volumes ou la nature des marchandises.
4. En cas d'une relation existante, l'opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide.
5. Le transport combiné concerne des UTI faisant l'objet de transbordement dans un terminal situé au Luxembourg.
6. Le transport combiné est régulier, sa fréquence et ses horaires sont connus d'avance et publiés.
7. 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.

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

1. le transport combiné ferroviaire intérieur:

Tout transport combiné ferroviaire sur le territoire national impliquant un passage par un terminal ferroviaire ou fluvial, 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 site multimodal à Luxembourg.
3. le transport combiné fluvial international:

Une barge est éligible si elle parcourt au moins 150 kilomètres depuis ou vers un terminal multimodal luxembourgeois et si plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées sur un site multimodal à 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, l'opérateur établit annuellement, pour l'année de démarrage ainsi que pour les exercices suivants, par relation et suivant les tableaux repris en annexe 2:

1. un relevé des trains ou barges, incluant la distance ferroviaire ou fluviale repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2;
2. un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2;
3. un relevé du nombre d'UTI manutentionnées par train ou barge repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2; et
4. un relevé des coûts de transport repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2.

Le ministre vérifie l'exactitude des divers relevés. 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 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 au cours d'une période de cinq ans à partir de la décision d'octroi de l'aide, que la cessation soit totale ou partielle, il doit en informer le ministre sans délai. Celui-ci demande le remboursement total ou partiel de l'aide versée.

Lorsqu'un opérateur bénéficiaire d'une aide octroyée en vertu de la présente loi procède à une modification substantielle de son activité ou modifie les conditions de son exercice, il doit en informer sans délai le ministre. Celui-ci demande le remboursement total ou partiel 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 13, alinéa 1^{er}, points 1 à 4, 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 2018.

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

Les engagements contractés par l'Etat 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 de l'année qui précède l'année de l'entrée en vigueur de la loi.

*

ANNEXE 1

Opérateur
Numéro contrat
Mois
Nom lieu de départ
Nom lieu d'arrivée
Distance totale
Nombre de wagons par train
Capacité train en TEU
Poids total du train
Nombre d'UTI manutentionnées par train

*

ANNEXE 2

Tableau 1 – Transport par train

Opérateur
Numéro contrat
Mois
Nom lieu de départ
Nom lieu d'arrivée
Distance
Nombre de wagons par train
Poids total du train en tonne
Capacité train en TEU
Nombre d'UTI manutentionnées par train
Nombre d'UTI par an
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:
Coûts de circulation du train par UTI
Coûts des trains par UTI
Coûts administratifs par UTI
Coûts de transbordement par UTI
Coûts totaux par UTI

*

ANNEXE 2

Tableau 2 – Transport par barge

Opérateur
Numéro contrat
Mois
Nom lieu de départ
Nom lieu d'arrivée
Distance
Nombre d'UTI par barge
Poids total de la barge en tonne
Capacité barge en TEU
Nombre d'UTI manutentionnées par barge
Nombre d'UTI par an
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:
Coûts de circulation de la barge par UTI
Coûts des barges par UTI
Coûts administratifs par UTI
Coûts de transbordement par UTI
Coûts totaux par UTI

Luxembourg, le 14 avril 2016,

La Présidente,
Josée LORSCHÉ

Le Rapporteur,
Roger NEGRI