



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 07 octobre 2015

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 17 septembre 2015
2. 6825 Projet de loi relatif à la construction de la 5^{ème} extension de la Cour de Justice de l'Union européenne
- Rapporteur: Madame Josée Lorsché
- Examen de l'avis du Conseil d'État
3. 6645 Projet de loi relatif à la promotion du transport combiné
- Rapporteur: Monsieur Roger Negri
- Examen du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'État
4. Divers

*

Présents : M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Max Hahn, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. David Wagner, M. Serge Wilmes

M. Marcel Oberweis, remplaçant M. Marco Schank
M. Eugène Berger, remplaçant M. Gusty Graas

M. Christian Ginter, M. Jeannot Poeker, M. Gilbert Schmit, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Romain Betz, Mme Anne Negretti, de l'Administration des bâtiments publics

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Gusty Graas, M. Henri Kox

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 17 septembre 2015

Le projet de procès-verbal de la réunion du 17 septembre 2015 est approuvé.

2. 6825 Projet de loi relatif à la construction de la 5ième extension de la Cour de Justice de l'Union européenne

Les membres de la Commission examinent les articles du projet de loi sous rubrique, à la lumière de l'avis du Conseil d'État du 6 octobre dernier.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} autorise le Gouvernement à procéder à la construction de la 5e extension de la Cour de justice de l'Union européenne à Luxembourg. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à procéder à la construction de la 5e extension de la Cour de justice de l'Union européenne à Luxembourg Kirchberg.

Article 2

Cet article précise que les dépenses occasionnées pour la construction de la 5e extension de la Cour de justice de l'Union européenne à Luxembourg ne pourront pas dépasser le montant de 168.700.000 euros. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 2. Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de EUR 168.700.000.—. Ce montant correspond à la valeur 749,40 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2014. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

Le Conseil d'État demande aux auteurs de reformuler la première phrase de l'article sous avis comme suit : « Les dépenses engagées au titre du projet de construction visé à l'article 1^{er} ne peuvent pas dépasser le montant de 168.700.000 euros ».

La Commission décide de suivre cette suggestion ; l'article 2 se lira donc comme suit :

Art. 2. Les dépenses engagées au titre du projet de construction visé à l'article 1^{er} ne peuvent pas dépasser le montant de 168.700.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 749,40 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2014. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

Article 3

Cette disposition tient compte des frais annuels et se lit comme suit :

Art. 3. *Les dépenses occasionnées par l'exécution des dispositions prévues à l'article 1^{er} de la présente loi sont financées par le biais de la loi modifiée du 13 avril 1970 fixant les conditions suivant lesquelles le Gouvernement peut soit acquérir certains immeubles présentant un intérêt public, soit garantir le rendement et les charges locatifs de tels immeubles.*

Le Conseil d'État se demande si le plafond actuellement prévu dans la loi précitée du 13 avril 1970 suffit pour subvenir aux frais annuels engendrés par l'extension envisagée. Si tel n'est pas le cas, il estime que la prédite loi devra être modifiée sur ce point. Les membres de la Commission prennent note de cette remarque mais sont informés du fait que le plafond prévu dans la loi du 13 avril 1970 n'est pas atteint.

*

Les membres de la Commission chargent Madame la Présidente-Rapportrice de rédiger son projet de rapport.

3. 6645 Projet de loi relatif à la promotion du transport combiné

Les responsables du Ministère présentent le projet de loi sous rubrique, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi s'inscrit dans la logique d'une politique européenne des transports qui respecte davantage les exigences d'une politique du développement durable et a donc pour objet de favoriser à tous les niveaux, européen et national, un transfert modal de la route vers d'autres modes de transport plus respectueux de l'environnement. Pour ce faire, le projet de loi se propose d'encourager l'offre co-modale du rail et du fluvial pour l'acheminement de conteneurs et de semi-remorques afin d'en améliorer la rentabilité économique et sociale par rapport au transport routier.

Un des problèmes majeurs du transport combiné est que, pour des distances moyennes, c'est-à-dire inférieures à 300 km, les coûts sont supérieurs aux prix du marché valant pour les transports routiers. Ce surplus s'explique par des charges de transbordement importantes, inhérentes à ce type de transport.

Or, le transport des marchandises est un secteur marchand et concurrentiel et les pouvoirs publics ne peuvent pas imposer ou privilégier un mode de transport particulier. Par contre, par le biais d'un système d'aides publiques, l'efficacité réduite en raison des coûts supplémentaires de transbordement et les surcoûts logistiques qui sont susceptibles de se présenter, peuvent être contrés sous certaines conditions. Ces subventions ont comme but de favoriser la massification des flux et la compétitivité du transport combiné malgré les transbordements supplémentaires par rapport au mode routier.

Pour le Luxembourg, la traduction de cette stratégie européenne prévoit de conférer des aides publiques aux opérateurs de ce nouveau secteur constitué par le transport intermodal. 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.

*

Les membres de la Commission du Développement durable procèdent à l'examen des articles du projet de loi, à la lumière de l'avis du Conseil d'État du 4 février 2014. Ils sont

informés du fait que les services compétents du Ministère du Développement durable et des Infrastructures ont procédé à de nombreux échanges avec les services de la Commission européenne dans le cadre de la notification d'un régime d'aides au transport combiné. En effet, les autorités luxembourgeoises ont notifié à la Commission européenne en date du 23 janvier 2014, conformément aux dispositions de l'article 108, paragraphe 3, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le régime d'aide en faveur des modes de transport combiné pour la période 2015-2018. Faisant suite aux demandes de la Commission européenne, les autorités luxembourgeoises ont fourni des informations complémentaires par lettres des 27 mai 2014, 3 septembre 2014, 10 décembre 2014 et 14 avril 2015. Le projet de notification du régime d'aide, finalement approuvé par la Commission européenne en date du 3 juin 2015, se trouve en annexe du présent procès-verbal.

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'État, 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'État 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'État, 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'État 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'État. 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.

Article 2

Cet article reprend les définitions des notions 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'État demande de remplacer la double conjonction « et/ou », impropre aux textes normatifs, par « ou ». La Commission fait sienne cette proposition. Ensuite, elle 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.**~~

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 État membre de l'Union européenne, qui assument la responsabilité contractuelle d'acheminer les UTI par chemin de fer, respectivement par barge.

Le Conseil d'État propose de déplacer l'article sous revue pour en faire l'article 1^{er}. Il suggère en outre d'expliquer l'abréviation UTI et d'écrire à la deuxième ligne: « (...) d'acheminer les unités de transport intermodal (UTI) par chemin de fer (...) ». Pour des raisons de sécurité juridique, il demande le remplacement de 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}. 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 État membre de l'Union européenne, **qui acheminent les unités de transport intermodal (UTI) par chemin de fer, ou par barge.***

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 États, ou la distribution d'UTI venant d'autres États 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'État

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'État 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. Il en est ainsi de l'anglicisme « hub » qui devrait être remplacé par les termes « centre de transbordement », « plateforme de correspondance » ou « point nodal ». La Commission décide de remplacer le terme « hub » par celui de « centre de transbordement » ;
- il échet 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'État 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'État 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'État aux entreprises ferroviaires, étant donné qu'elles se basent de toute façon sur le Traité ;
- le Conseil d'État constate que la deuxième partie de la même phrase prévoit que « le mode de financement étatique de l'aide est arrêté par règlement grand-ducal ». Il 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 États, ou la distribution d'UTI venant d'autres États 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'État 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'État 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'État émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article :

- dans la première phrase et au vu de l'imprécision du terme « régulier », le Conseil d'État demande d'enrayer cette disposition par l'indication d'une fréquence minimale à prévoir dans le texte. Les mots « partant ou aboutissant à » sont à remplacer par « au départ ou à l'arrivée de ». L'expression « peut faire l'objet » est à remplacer par « fait l'objet » ;
- à la deuxième phrase, le Conseil d'État 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 lesquelles un règlement grand-ducal peut être pris. Sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'État demande la révision du texte en question pour tenir compte des exigences constitutionnelles.

A la lecture des remarques du Conseil d'État, 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'État aux entreprises ferroviaires, ainsi que celui au mode de financement étatique de l'aide par voie de règlement grand-ducal sont supprimés ;
- l'expression « réseau ferré luxembourgeois » est remplacée par « réseau national » pour être en ligne avec la directive 2012/34/UE 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'État 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.~~**

Insertion d'un nouvel article 6

Un nouvel article 6 est inséré suite à la volonté exprimée par le Conseil d'État 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 libellé de l'amendement parlementaire proposé a déjà rencontré l'accord

de la Commission européenne. Le nouvel article 6 présente le calcul de l'aide en cas de transport combiné ferroviaire intérieur et 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 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 : $X + Y \cdot UTI$

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.

Insertion d'un nouvel article 7

Un nouvel article 7 est inséré suite à la volonté exprimée par le Conseil d'État 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 libellé de l'amendement parlementaire proposé a déjà rencontré l'accord de la Commission européenne. 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 : $X + Y \cdot UTI$

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

Insertion d'un nouvel article 8

Un nouvel article 8 est inséré suite à la volonté exprimée par le Conseil d'État 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 libellé de l'amendement parlementaire proposé a déjà rencontré l'accord de la Commission européenne. 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 : $X + Y \cdot UTI$

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.

Insertion d'un nouvel article 9

Un nouvel article 9 est inséré suite à la volonté exprimée par le Conseil d'État 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 libellé de l'amendement parlementaire proposé a déjà rencontré l'accord de la Commission européenne. 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 est à noter que la disposition selon laquelle 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 », a été insérée à la demande de la Commission européenne. L'article 9 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/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 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 ».

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'État 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 (nouvel article 11)

L'article traite des modalités d'octroi des aides de l'État 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'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 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'État émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article :

- pour une meilleure lisibilité du texte, il 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. La loi modifiée du 18 février 2010 relative à un régime d'aides à la protection de l'environnement et à l'utilisation rationnelle des ressources naturelles pourrait servir de modèle pour un nouvel agencement de la loi en projet en ce sens ;
- 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'État renvoie aux considérations exprimées à l'endroit de l'article 4 et s'y oppose formellement. En aucun cas, le Conseil d'État 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'État s'y oppose par conséquent formellement.

A la lecture de l'avis du Conseil d'État, 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.

Le nouvel article 11 se lira donc 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.*

L'annexe 1 se lira 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>

Insertion d'un nouvel article 12

Dans ses commentaires à l'endroit de l'article 7 initial, le Conseil d'État 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 du nouvel article 12, qui 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.

Le nouvel article 12 se lira comme suit :

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.

L'annexe 2 se lira comme suit :

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>

Insertion d'un nouvel article 13

La Commission du Développement durable propose un amendement parlementaire par l'insertion d'un nouvel article 13 décrivant la procédure de contrôle de l'aide. Cet article se lira comme suit :

Art. 13. 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.

Insertion d'un nouvel article 14

Le Conseil d'État a prononcé une opposition formelle contre le renvoi aux alinéas 4 et 5 de l'article 7 initial à des dispositions concernant le remboursement total ou partiel de l'aide versée, selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal comme étant contraire aux dispositions de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution. La Commission du Développement durable entend remédier à cette situation en proposant l'insertion du nouvel article 14 qui se lira comme suit :

Art. 14. 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.

Article 8 initial (nouvel article 15)

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'État 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'État autre que le présent régime d'aides pour les mêmes coûts éligibles.

Le Conseil d'État 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, tout en s'inspirant du modèle retenu pour la loi précitée du 18 février 2010.

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. 15. 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.

Insertion d'un nouvel article 16

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. 16. 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.

Insertion d'un nouvel article 17

En introduisant un nouvel article 17 relatif à la perte du bénéfice de l'aide et à sa restitution, il a été tenu compte du souhait du Conseil d'État 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. Le nouvel article 17 se lira comme suit :

Art. 17. 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.

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'État. 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 1er janvier 2013.

Le Conseil d'État propose de donner l'intitulé suivant à l'article : « Art. 9. Dispositions finales. ». Si la suggestion du Conseil d'État faite à l'endroit de l'article 3, alinéa 1^{er} est suivie, il y aura lieu de supprimer l'alinéa 1^{er} de l'article sous rubrique, celui-ci étant devenu superfétatoire. 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'État 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'État de donner l'intitulé « dispositions finales » à l'article, étant donné qu'un amendement concernant la durée d'application de la loi est introduit. Cet article a été adapté à la demande de la Commission européenne ;
- le Conseil d'État est suivi dans sa proposition de supprimer l'alinéa 1^{er} de l'article.

Le nouvel article 19 se lira donc 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'État 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.***

*

Les amendements sous rubrique seront envoyés pour avis complémentaire au Conseil d'État dans les meilleurs délais.

4. **Divers**

La prochaine réunion aura lieu le 15 octobre à 09h00.

Luxembourg, le 9 octobre 2015

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché



Bruxelles, le 03.06.2015
C(2015) 3621 final

Objet: Aide d'État SA.38229 (2014/N) - Luxembourg
Aide à la promotion du transport combiné pour la période 2015-2018

Monsieur le Ministre,

1. PROCEDURE

1. Le 23 janvier 2014, les autorités luxembourgeoises ont notifié à la Commission, conformément aux dispositions de l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), le régime d'aide en faveur des modes de transport combiné pour la période 2014-2018.
2. Faisant suite aux demandes de la Commission, les autorités luxembourgeoises ont fourni des informations complémentaires par lettres des 27 mai 2014, 3 septembre 2014, 10 Décembre 2014 et 14 Avril 2015.

2. DESCRIPTION DU REGIME D'AIDE

2.1. Contexte

3. Le transport combiné de marchandises rail-route s'effectue actuellement au Grand-Duché de Luxembourg à partir du terminal intermodal de Bettembourg. C'est à partir de ce terminal que les liaisons ferroviaires s'organisent vers la Belgique, l'Allemagne, la Suisse, l'Italie, la France, les Pays-Bas et vers des destinations bien au-delà.
4. Le transport combiné ferroviaire ou fluvial fait face, selon les autorités luxembourgeoises, à quatre principaux problèmes
 - Son coût est supérieur au coût du transport par route, notamment du fait du coût des transbordements, inhérent à ce mode de transport. Ce surcoût est d'autant plus important que la distance est réduite. Dans le contexte du

Son Excellence Monsieur Jean ASSELBORN
Ministre des Affaires Etrangères
Hôtel Saint-Maximin
5, rue Notre-Dame
L-2240 Luxembourg

Commission européenne, B-1049 Bruxelles – Belgique
Europese Commissie, B-1049 Brussel – België
Téléphone: 00 32 (0) 2 299.11.11.

transport combiné avec transport ferroviaire comme composante principale, il est estimé que le surcoût de transbordement s'élève au moins à 7,1€ pour chaque 1000tkm¹ parcourue pour une distance de 400 km maximum et à 3,6€ pour chaque 1000tkm parcouru pour une distance de 800 km maximum². Dans le contexte du transport combiné avec transport fluvial comme composante principale, pour une distance de référence de 600 kilomètres³ le surcoût de transbordement s'élève au moins à 5,3€ pour chaque 1000tkm⁴ parcouru.

- Il est considéré comme étant moins flexible que la route car il est tributaire de la configuration des réseaux ferroviaire et fluvial et nécessite presque systématiquement un pré ou post acheminement routier.
- Les statistiques montrent que, au cours des dernières années, voire décennies, le transport combiné n'a que trop peu fait profiter la société dans son ensemble des avantages qu'il offre, notamment en matière de limitation des incidences du transport sur l'environnement, de limitation de la pollution ou encore de décongestionnement des axes routiers. La part du transport routier est encore largement prépondérante, avec plus de 1,5 millions de camions passant chaque année par le Luxembourg, ce qui contribue à la congestion des artères routières. Ils sont par ailleurs la source majeure du problème d'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.
- Les axes routiers entre Bettembourg et Mertert, où l'on trouve le seul port fluvial de marchandises du Luxembourg, sont soit une autoroute déjà fortement congestionnée par le trafic transfrontalier et le transit, soit des routes nationales inadaptées à un flux important de poids lourds et traversant de nombreux villages dans une région touristique.

2.2. Objectifs

5. Le régime d'aide notifié vise à encourager le développement du transport combiné dans le cadre de la mise en place d'une politique de mobilité durable et respectueuse de l'environnement pour un développement durable du Luxembourg et les régions limitrophes.
6. Les objectifs du régime d'aide notifié sont les suivants:

¹ Tonne-kilomètre.

² Ce calcul est fait dans l'hypothèse d'un chargement moyen de 21 tonnes par UTI (Unité de Transport Intermodale) avec un coût moyen de 30€ par container manutentionné (données issues de l'étude du bureau d'études Transcare, 2013).

³ Cela correspond à l'axe principal Mertert-Rotterdam.

⁴ Le calcul est basé sur une charge moyenne constatée de 25 tonnes par UTI et de 40€ le coût de manutention d'un container sur un terminal fleuve-rail ou fleuve-route.

- Promouvoir le transport combiné par rail et voie fluviale, modes de transport plus respectueux de l'environnement, en considérant l'économie de coûts externes réalisée par rapport à la route.
 - Offrir des solutions alternatives aux grands axes européens saturés et, en particulier, à l'axe rhénan, en augmentent la part du rail et du fluvial notamment pour l'acheminement des conteneurs et des semi-remorques de/vers les principaux ports européens ainsi que pour le déplacement des marchandises entre centres d'activités; développer un réseau de transport combiné en étoile, au départ et à destination du terminal rail-route de Bettembourg permettant ainsi d'élargir l'offre, de connecter des flux et donc d'étendre les distances du transport combiné.
 - Créer des conditions de marché plus équilibrées entre le transport routier et le transport combiné.
 - Viser l'efficacité et l'efficience du modèle d'aide tout en créant les conditions de durabilité de son action en faveur des activités de transport combiné. Le but est l'incitation à la massification des flux et leur compétitivité malgré les transbordements supplémentaires par rapport au mode routier.
7. Le régime d'aide retenu a aussi pour objectif l'utilisation des deux plateformes multimodales luxembourgeoises, à savoir le site multimodal de Bettembourg et le site tri-modal du port de Mertert comme une seule et unique plateforme tri-modale virtuelle qui, en raison de l'exiguïté du territoire national, serait à considérer comme une seule entité reliée par une navette ferroviaire. Du fait de la faible distance entre ces deux hubs (environ 55 km), une telle liaison ne peut être exploitée de manière rentable par un opérateur sans soutien public.
8. L'aide proposée devrait permettre:
- de créer et de développer une interconnexion entre les deux sites, en reliant l'axe fluvial rhénan à l'axe ferroviaire Bettembourg – Europe du Sud;
 - d'améliorer l'interopérabilité d'un axe transfrontalier;
 - d'augmenter le taux d'utilisation des infrastructures existantes sur le Port de Mertert qui souffrent de la baisse drastique de l'activité sidérurgique dans la région;
 - de privilégier le transport ferroviaire sur le territoire national, les axes routiers luxembourgeois étant déjà à saturation;
 - de contribuer à atteindre les objectifs de réduction d'émissions de CO2 fixés par le gouvernement luxembourgeois dans le cadre du Protocole de Kyoto.
9. Eu égard à ces objectifs, les autorités luxembourgeoises considèrent que le soutien proposé au transport intermodal national correspond aux objectifs fixés dans la décision N° 661/2010/UE du Parlement Européen et du Conseil du 7 juillet 2010 relative aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen

de transport. En effet, l'article 5 de ladite décision prévoit la création et le développement de liaisons et d'interconnexions nécessaires pour éliminer les goulets d'étranglement et compléter les chaînons manquants ainsi que d'achever les grands axes, en particulier sur leurs tronçons transfrontaliers.

2.3. Les bénéficiaires

10. Au titre de ce régime, est éligible à l'aide toute entreprise ayant un siège d'exploitation sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne, à condition qu'elle assume la responsabilité contractuelle d'acheminer les UTI (Unité de Transport Intermodale) par chemin de fer ou, respectivement, par barge.
11. Les opérateurs de transport combiné seront des bénéficiaires directes de l'aide tandis que les autres entreprises comme les entreprises ferroviaires et les entreprises fluviales n'en bénéficieront que du fait de l'augmentation attendue de la demande pour leurs services. En l'absence de monopole de la traction ferroviaire et du transport fluvial, chaque opérateur de transport combiné est libre de choisir son tractionnaire et son batelier sur les différents axes.
12. Les transports éligibles sont:
 - Tout transport combiné international régulier, partant ou arrivant à un terminal situé sur le réseau ferré luxembourgeois, ou, à un port fluvial luxembourgeois. Dans les faits, le transporteur devra utiliser un point intermodal, tel le Port de Merttert et/ou le terminal de conteneurs de Bettembourg comme point de départ ou d'arrivée de la rupture de charge. Cet élément sera pris en compte pour le calcul de la subvention.
 - Tout transport par barge, d'une distance minimum de 150 kilomètres depuis ou vers un terminal multimodal luxembourgeois. Plus de 30% des UTI transportés devront être manutentionnées sur un site multimodal à Luxembourg lors de cette opération.
 - Tout transport par train dont plus de 30% des UTI transportés vont être manutentionnées sur un site multimodal à Luxembourg.
 - Tout transport combiné ferroviaire d'une distance minimale de 20 kilomètres parcourue sur le territoire national et impliquant un passage par un terminal ferroviaire et/ou fluvial.
13. Toute liaison nouvelle ou existante, dont l'opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide, peut bénéficier de l'aide.
14. Une liaison est considérée comme nouvelle:
 - soit lorsque, au cours des six mois précédant la demande d'octroi de la subvention, aucune liaison 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 liaison ferroviaire pour laquelle l'aide est demandée;

- soit lorsque l'offre présente des caractéristiques nouvelles relatives notamment aux éléments suivants: l'itinéraire, la vitesse, les modalités techniques, les capacités en volumes ou la nature des marchandises.
15. L'entreprise bénéficiaire ne pourra pas être une entreprise en difficulté au sens de l'article 1^{er} du Règlement (CE) n° 651/2014 de la Commission déclarant certaines catégories d'aide compatibles avec le marché commun en application des articles 107 et 108 du traité⁵. À cette fin, la demande d'aide devra inclure des renseignements à caractère financier relatif au demandeur (bilans, comptes de résultats etc.).

2.4. Calcul de l'aide

16. Les formules décrites ci-dessous seront utilisées par les autorités luxembourgeoises afin de déterminer le montant d'aide octroyé. Les montants d'aides ainsi définis seront ajustés au cas où les limites décrites dans la section 2.6 ci-dessous auront été dépassées.

2.4.1. Formules utilisées pour l'octroi des aides au transport combiné avec comme composante principale le transport ferroviaire

17. Aux fins de la détermination du montant de l'aide, il sera tenu compte des spécificités du territoire luxembourgeois, sa superficie limitée en particulier, la circonstance que les trains combinés sont essentiellement internationaux et que le régime s'appuie sur un axe vital logistique de courte distance (par exemple, Anvers-Bettembourg).
18. Une part de l'aide est fixe par train (X); afin de promouvoir le transport combiné de courte et moyenne distance cette part décroît en fonction de la distance totale du trajet.
19. En effet, les différentes études menées au niveau européen tout comme l'expérience des opérateurs présents à Luxembourg démontreraient que, plus la distance est longue plus le surcoût des infrastructures est réparti sur le coût total du transport, et plus le positionnement compétitif du transport combiné par rail s'améliore par rapport aux autres modes de transport. En 2006, l'ADEME⁶ évaluait ce point d'inflexion autour de 600 à 700 km, sachant que la rentabilité des trains dépend également des prix de marché, eux-mêmes fortement impactés par le niveau des prix du transport routier, principal concurrent du train combiné.
20. Du fait de la localisation du terminal et de la typologie du réseau de trains combinés qui en dépend, peu de services dépasseraient actuellement 800 km. Le Luxembourg souhaite cependant encourager le développement de nouvelles liaisons ferroviaires, d'une distance supérieure à 800 km, pour assurer la liaison des centres industriels du pays avec d'autres régions économiques ou ports d'importance en Europe, notamment en l'Europe de l'Est. Les trajets d'une distance supérieure à 800 km bénéficieront donc de l'aide. Cependant le montant de cette aide sera ajusté par le mécanisme de dégressivité.

⁵ JO L 187 du 26.6.2014, p.1.

⁶ Agence [française] de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

21. Cette composante X est déterminée comme suit:

$X = 1.600\text{€}$ pour une distance ferroviaire inférieure à 400 km;

$X = 1.200\text{€}$ pour une distance ferroviaire comprise entre 400 et 800 km;

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

22. L'autre composante de l'aide sera variable, en fonction du nombre d'UTI manutentionnées (Y). La valeur du Y variera selon que la manutention soit verticale ou horizontale. Cette valeur prendra 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.

- $Y = 30\text{€}$ pour une manutention verticale;
- $Y = 10\text{€}$ pour une manutention horizontale⁷;
- Sur base de ce qui précède l'aide maximale est calculée comme suit:

$$\text{Aide maximale} = X + Y*UTI$$

23. Enfin, pour l'aide au transport combiné ferroviaire international, un train sera éligible si plus de 30% de ses UTI sont manutentionnées horizontalement ou verticalement sur un site multimodal à Luxembourg.

2.4.2. Critères d'octroi des aides au transport combiné avec le transport fluvial comme principale composante

24. Le type d'aide retenu tient compte du fait que le transport combiné international par voie fluviale à Luxembourg est caractérisé par les éléments suivants:

- dans leur grande majorité, les flux sont historiquement des flux de transit,
- l'exiguïté du territoire restreint les distances parcourues sur le territoire national.

25. L'aide est prévue par barge et se décompose comme suit :

1) Une part est fixe par barge (X) : $X = 3.600\text{€}$

2) Une part est variable et est calculée en fonction du nombre d'UTI manutentionnées, afin de compenser en partie le surcoût des infrastructures (Y) : $Y = \text{EUR } 30$.

2.5. Procédure administrative pour l'octroi des aides

26. Les opérateurs pourront déposer un dossier de candidature relative à une des mesures ci-dessus détaillée auprès du Ministre des Transports, jusqu'au 15 septembre au plus tard, pour l'année de démarrage du régime d'aide et jusqu'au 15

⁷ Pour le transport combiné ferroviaire national, la valeur de Y est la même pour tous les types de manutention, à savoir, 30€ par manutention.

septembre au plus tard de l'année qui précède l'année au cours de laquelle l'aide est susceptible d'être accordée.

27. Les dossiers de candidature doivent notamment comprendre:
- une description précise des liaisons ferroviaires et fluviales internationales que le candidat prévoit d'organiser au cours de l'année calendaire concernée en bénéficiant des aides, incluant la distance ferroviaire ou fluviale.
 - une prévision du nombre d'UTI transportées et manutentionnées au cours de l'année calendaire concernée par trajet ferroviaire ou fluvial en bénéficiant des aides.
 - un business plan comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés et sur l'absence de viabilité ou la faible viabilité des services de transport combiné en l'absence d'aide⁸.
28. Les dossiers de candidatures font l'objet d'une procédure de sélection qui comprend:
- Un examen de l'offre pour laquelle une aide est demandée;
 - Une vérification d'offre(s) existantes dans un rayon pertinent suivant les axes concernés;
 - Une analyse et une détermination des caractéristiques de l'offre pour laquelle une aide est demandée par rapport aux autres offres.
29. La loi⁹ s'appliquera jusqu'au 31 décembre 2018. La décision du Ministre des transports sera valable pour une durée qui ne peut excéder la durée maximale du régime d'aides.
30. Lorsqu'un opérateur, bénéficiaire d'une aide octroyée en vertu de ce régime, cessera volontairement son activité dans les 5 ans qui suivent la décision d'octroi de l'aide, que la cessation soit totale ou partielle, il devra en informer le Ministre des transports sans délai. Celui-ci pourra demander le cas échéant le remboursement total ou partiel de l'aide versée.
31. Lorsqu'un opérateur bénéficiaire d'une aide procèdera à une modification substantielle de son activité ou, modifiera les conditions de son exercice, il devra en informer sans délai le Ministre des transports. Celui-ci pourra demander le cas échéant le remboursement total ou partiel de l'aide versée.
32. Dans le cadre de la procédure d'octroi des aides, l'opérateur établira annuellement et par liaison:
- un relevé des trains ou barges transportés, incluant la distance ferroviaire ou fluviale parcourue;

⁸ Des aides pourront également permettre la pérennité des services existants. Les autorités luxembourgeoises indiquent à cet égard que des services existants, ayant pourtant déjà atteint des taux de remplissage élevés, peinent à être rentables. Ces services sont à risque pour deux raisons principales: leur rentabilité est très dépendante des fluctuations des taux de remplissage et ils sont d'une grande vulnérabilité par rapport à la concurrence des prix du transport routier.

⁹ À l'état de projet pour le moment.

- un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge;
 - un relevé du nombre d'UTI manutentionnées par train ou barge; et
 - un relevé des coûts de transport.
33. Après vérification et approbation des relevés sur les services actuellement prestés et pour autant que les sommes à payer seront comprises dans les limites du budget annuel prévu, le Ministre des transports informera l'opérateur et procédera au versement du montant en question à la fin de l'année budgétaire.
34. Toute aide qui aurait été perçue en trop devra être remboursée sans délai après que le ministre en ait fait la demande par lettre recommandée.

2.6. Limitations imposées aux montants des aides et distorsions de concurrence

35. Les autorités luxembourgeoises indiquent qu'elles veilleront à ce que les aides octroyées ne dépassent pas les coûts d'opportunité liés à l'utilisation du transport ferroviaire et /ou fluvial par rapport à l'utilisation d'un mode de transport plus polluant.
36. Les aides ne devront pas dépasser 50% du différentiel de coûts externes entre la route et le transport combiné ferroviaire et fluvial¹⁰ et devront être contenues dans la limite de 30% du coût total du transport¹¹. Les seuils ci-dessus mentionnés ne pourront être dépassés pour garantir la viabilité des services (comme mentionné précédemment, le coût des services à courte distance est particulièrement élevé en raison des coûts de transbordement) que dans la seule hypothèse du transport national combiné ferroviaire.
37. Bien que le montant d'aide soit relativement plus élevé pour le transport combiné national ferroviaire (il est en effet estimé à 0,0824 €/tkm selon la formule d'aide présentée à la section 2.4.1 de la présente décision, il demeurerait clairement inférieur aux économies de coûts externes, estimées à 0,0914 €/t.km¹².
38. Les autorités luxembourgeoises relèvent que le transport subventionné fait souvent partie d'une chaîne d'opérations de transport allant au-delà du territoire luxembourgeois¹³. Dans ce contexte, l'intensité globale de soutien serait considérablement plus faible et le risque de dépassement des 30% du coût de transport pour l'ensemble des opérations peu probable. Selon les simulations fournies par les autorités luxembourgeoises pour le transport au départ de Rotterdam et à l'arrivée de Trieste (en passant par la liaison Mertert-Bettembourg) l'intensité de l'aide est de 21% par rapport au coût total de transport.

¹⁰ Les autorités luxembourgeoises considèrent que les tractions ferroviaires sont majoritairement électriques et que la part du diesel de ce mode de transport sera de plus en plus négligeable. Toutefois, pour les trafics internationaux, les autorités luxembourgeoises ont retenu par défaut le coût externe moyen publié par le Centre de Recherche Commun. En conséquence, l'ampleur de l'aide à laquelle peuvent prétendre les opérateurs est réduite, puisque le calcul tient compte du diesel qui est pourtant marginal à la lumière de l'électrification du réseau en Europe. Il est fort probable que cette diminution s'accroisse au cours des prochaines années.

¹¹ Le coût ferroviaire est basé sur une estimation du coût de traction entre Bettembourg et Mertert, pour une distance de 55 kilomètres, considérant 2 dessertes et considérant 2 manutentions d'UTI.

¹² Données calculées pour Luxembourg par le Centre Commun de Recherche de la Commission européenne (2012).

¹³ La collecte ou la distribution d'UTI en vue ou au départ d'un service international.

39. Sur la base des formules de calcul définies et en application des simulations effectuées, les aides demeuraient en principe en dessous des coûts de transbordement. Cette analyse serait pertinente dans la mesure où le coût du transport combiné est supérieur au coût du transport par route, en particulier du fait du coût des transbordements.
40. À titre d'exemple, pour le trajet Bettembourg-Anvers, les coûts de transbordement seraient estimés à 9€ pour 1000tkm tandis que le montant des aides serait estimé à 8,4€ pour 1000tkm. Pour le trajet Bettembourg-Trieste, le ratio entre le coût de transbordement et l'aide a été estimée à 2,6 pour 2,2.
41. Selon les calculs provisoires, les aides au transport combiné avec composante fluviale ne dépasseraient pas non plus les coûts de transbordement. Sur la distance de référence de 600 kilomètres (correspondant au trajet entre Mersin et Rotterdam), les coûts de transbordement seraient estimés à 5,3€ pour 1000tkm tandis que le montant des aides serait estimé à 5,1€ pour 1000tkm.
42. Les autorités luxembourgeoises indiquent qu'elles s'engagent à veiller à ce que les aides n'aient pas pour effet de déplacer les flux existants du transport combiné, y compris ceux comprenant les autoroutes de la mer. Dans ce contexte, il s'agirait principalement du positionnement concurrentiel de l'axe ferroviaire Bettembourg-Lübeck par rapport aux autoroutes de la mer sur l'axe Mer Baltique-Espagne. Ce contrôle sera notamment effectué sur la base de business plans qui devront être joints au dossier de candidature pour bénéficier de l'aide.

2.7. Règles de cumul

43. Les aides octroyées pourront être cumulées avec d'autres aides compatibles avec le marché commun dans la limite des seuils décrits ci-dessus.
44. Toute subvention qui aurait été perçue en trop ou indûment devra être remboursée sans délai après que le Ministre en ait fait la requête par lettre recommandée.
45. En outre, l'opérateur bénéficiaire d'une aide devra attester sur l'honneur ne pas profiter d'une aide qui soit contraire ou incompatible avec le présent régime. Il devra également attester sur l'honneur ne pas être le bénéficiaire d'une aide nationale ou communautaire, autre que celles prévues par le présent régime, pour les mêmes coûts éligibles.

2.8. Base juridique et budget

46. La base juridique du régime est l'avant-projet de loi relatif à la promotion du transport combiné.
47. Le montant indicatif du budget total du régime d'aide en faveur des modes de transport combiné s'élève à 45 millions € pour la période 2015-2018, soit un budget annuel de 11,25 millions €
48. À la fin de la période de validité du régime, les autorités luxembourgeoises procéderont à une évaluation du programme d'aide et, sur cette base, prendront une décision quant à une éventuelle prolongation du régime. La prolongation fera le cas échéant l'objet d'une notification auprès de la Commission.

3. APPRECIATION DU REGIME D'AIDE

3.1. Existence de l'aide

49. Aux termes de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, sauf dérogations prévues par les traités, sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.
50. La qualification d'une mesure d'aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE suppose que les conditions cumulatives suivantes soient remplies, à savoir que: 1) la mesure en cause confère un avantage économique sélectif; 2) cet avantage soit financé au moyen de ressources d'État; 3) cet avantage fausse ou menace de fausser la concurrence et, enfin; 4) cet avantage affecte les échanges entre États membres¹⁴.
51. Dans le cas d'espèce, les autorités luxembourgeoises envisagent d'octroyer des subventions aux opérateurs du transport combiné. La Commission considère que l'octroi de ces primes confère un avantage commercial sélectif aux entreprises bénéficiaires dont ne bénéficient pas d'autres opérateurs avec lesquels elles sont en concurrence.
52. Il est en outre avéré que, en l'espèce, la condition relative à la mise en jeu des ressources d'État est remplie. En effet, les primes seront bien versées par l'État luxembourgeois et financées par son budget.
53. L'avantage reçu aux moyens de ressources d'État a pour effet de modifier la structure des coûts de l'entreprise bénéficiaire, renforçant ainsi sa position par rapport à d'autres entreprises concurrentes. La Commission estime par conséquent que le troisième critère de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE est rempli.
54. Les subventions accordées par les autorités luxembourgeoises sont donc susceptibles de renforcer la position des entreprises bénéficiaires par rapport à d'autres entreprises concurrentes sur un secteur libéralisé, ouvert aux échanges intra-communautaires. La mesure est donc susceptible d'affecter le commerce entre États membres et de fausser la concurrence puisque les bénéficiaires..
55. À la lumière de ce qui précède, la Commission conclut que les mesures en cause constituent des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

3.2. Compatibilité de l'aide avec le marché intérieur

56. L'article 93 du TFUE prévoit que les aides qui répondent aux besoins de coordination des transports sont compatibles avec le marché intérieur. Ladite disposition ne s'applique toutefois que dans le domaine du transport terrestre, c'est-à-dire les transports par chemin de fer, par route et par voie navigable¹⁵. La Cour de justice a à cet égard jugé que cette disposition "*admet la compatibilité avec le*

¹⁴ Voir, par exemple, l'arrêt de la Cour du 30 mai 2013, *Doux Élevage SNC et Coopérative agricole UKL-ARREE*, C-677/11, non encore publié, point 25.

¹⁵ Article 100 TFUE.

traité d'aides aux transports seulement dans des cas bien déterminés et ne portant pas préjudice aux intérêts généraux de l'[Union]"¹⁶.

57. 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.
58. Conformément à sa pratique, l'évaluation de la compatibilité avec le marché intérieur des présentes aides à l'utilisation de l'infrastructure doit être faite à l'aune de l'article 93 du TFUE¹⁷ lesquelles doivent donc remplir les conditions suivantes:
- a) L'aide doit contribuer à un objectif d'intérêt général clairement défini;
 - b) L'aide doit être nécessaire et proportionné à l'objectif poursuivi;
 - c) L'aide doit se limiter à la compensation des coûts d'infrastructure et externes non supportés par d'autres modes de transport concurrents;
 - d) L'aide doit être accordée sur une base non discriminatoire ;
 - e) L'aide doit être transparente et limitée dans le temps;

¹⁶ Arrêt de la Cour du 12 décembre 1978, Commission/Belgique, 156/77, Rec. p. 1882, point 10.

¹⁷ Voir la décision de la Commission du 6 mai 2013, SA.36207, N 2013, Belgique, *Régime de soutien au transport intermodal par voie d'eau dans la Région de Bruxelles-Capitale* (JO C 176 du 21.06.2013, p. 1); décision de la Commission du 30 avril 2010, N 678/2009, Belgique, *Mesure de soutien au transport intermodal par la navigation intérieure dans la région de Bruxelles-Capitale*, JO C 158 du 18.06.2010. Décision de la Commission du 18 juillet 2007, N 720/2006, Belgique, *Octroi d'une subvention par le Port de Bruxelles aux lignes régulières de transport de conteneurs*, JO C 307 du 18.12.2007; Décision de la Commission du 10 mai 2007, Belgique, N 682/2006, *Mesure flamande visant à soutenir le transport intermodal par voies navigables*, JO C 227 du 27.9.2007; Décision de la Commission du 5 juillet 2005, N 249/04, Belgique, *Régime d'aide pour le transport combiné*, JO C 280 du 12.11.2005, p. 9; décision de la Commission du 16 juin 2004, N 4/2004, Belgique, *Plan wallon d'aides au transport par voies navigables 2004-2007*; décision de la Commission du 16 décembre 2003, N 464/2003, Royaume-Uni, *Company Neutral Revenue Scheme (CNRS)*; décision de la Commission du 10 décembre 2003, N 810/02, Italie, *Système de promotion du fret ferroviaire – Article 38 de la loi n° 166 du 1^{er} août 2002*, JO C 41 du 17.2.2004, p. 6; décision de la Commission du 30 avril 2003, N 623/2002, France, *Aides d'État à l'exploitation de services réguliers de transport combiné de marchandises alternatif au mode tout routier*; décision de la Commission du 3 mars 2003, N 335/03, Italie (Frioul-Vénétie-Julienne), *Aide à la création de services d'autoroute ferroviaire*; décision de la Commission du 1^{er} octobre 2003, N 64/03, Italie (province de Trente), *Octroi d'une aide en faveur du transport combiné*, JO C 284 du 27.11.2003, p. 2; décision de la Commission du 19 septembre 2001, N 500/2001, Royaume-Uni, *Subventions aux gestionnaires des infrastructures ferroviaires lourdes*; décision de la Commission du 21 avril 1999, N 588/98 - Danemark, JO C 166 du 12.6.1999, p. 6; décision de la Commission du 8 juillet 1999, N 121/99 - Autriche, JO C 245 du 28.8.1999, p. 2; décision de la Commission du 8 décembre 1999, N 412/98 Italie (Marches), JO C 55 du 26.2.2000, p. 11; décision de la Commission du 22 décembre 1999, N 617/98 – Pays-Bas (Utrecht), JO C 71 du 11.3.2000, p. 7.

- f) L'aide ne doit pas contribuer à fausser la concurrence dans une mesure contraire à l'intérêt général.

3.2.1. Objectif d'intérêt général

59. L'Union européenne met en œuvre une politique visant à promouvoir un système de transport multimodal harmonieux. Elle adopte dans ce contexte des mesures visant à accroître la compétitivité du transport multimodal vis-à-vis de la route et à favoriser le transfert de la route vers d'autres modes de transport.
60. Des instruments juridiques de l'Union tels que la directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992¹⁸ visent explicitement à renforcer le développement du transport combiné.
61. Au sommet de Göteborg, les 15 et 16 juin 2001, le Conseil européen a déclaré que le rééquilibrage entre les modes de transport est au cœur de la stratégie du développement durable.
62. Le livre blanc sur la politique des transports¹⁹ encourage à cet égard l'utilisation du rail et d'autres modes de transport écologiques pour qu'ils deviennent des modes de transport compétitifs susceptibles de se substituer au mode routier.
63. Sur la base des considérations qui précèdent, et notamment au regard de l'objectif principal du régime qui est de promouvoir un transport combiné compétitif et durable et de créer ainsi une alternative viable à la route pour le transport de marchandises et décongestionner les axes routiers, tel que développé aux considérants 6 à 9 de la présente décision, la Commission conclut que le régime d'aide notifié s'inscrit pleinement dans la lignée des orientations et politiques de l'Union européenne en matière de transports.

3.2.2. Nécessité et proportionnalité de l'aide

64. La Commission reconnaît que le transport ferroviaire et fluvial engendre des coûts supplémentaires par rapport à la route. Par conséquent, la part du transport routier augmente depuis plusieurs années alors que, à l'inverse, celle du transport ferroviaire et fluvial est en diminution. Dans le fret ferroviaire, la part du transport combiné ne représente d'ailleurs qu'une portion limitée.
65. Ces coûts supplémentaires sont essentiellement imputables à la spécificité de l'infrastructure concernée. En revanche, les modes de transport ferroviaire et fluvial offrent des avantages environnementaux et atmosphériques considérables, en comparaison avec le mode routier.
66. Les mesures prévues par le régime notifié sont calibrées pour permettre aux acteurs économiques concernés de surmonter ces obstacles structurels.

¹⁸ Directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (JO L 368 du 17.12.1992, p. 38).

¹⁹ Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources, COM(2011) 144 du 28.3.2011.

67. La Commission relève en outre que la nécessité de l'aide devra être démontrée au moyen de business plans, joints au dossier de candidature.
68. De l'ensemble des éléments ci-dessus exposés, la Commission conclut que les mesures du régime notifié sont nécessaires afin d'atteindre les objectifs de l'Union européenne en matière d'intermodalité.
69. Quant à la proportionnalité de l'aide, la compétitivité du transport combiné est étroitement liée à la distance parcourue et au nombre de ruptures de charge. L'aide sera en effet d'autant plus importante que la distance de transport est courte ou que la chaîne de transport intermodal est complexe.
70. La Commission observe que dans le cas présent, les aides sont destinées à couvrir uniquement le surcoût de transport résultant de la rupture de charge dans une chaîne intermodale comprenant du transport ferroviaire et/ou fluvial de conteneurs.
71. Selon la pratique décisionnelle de la Commission²⁰, l'intensité de l'aide devrait en principe rester inférieure à un maximum de 30% des coûts d'exploitation.
72. L'intensité de 30% sera respectée pour les subventions au profit de toutes les opérations du transport combiné international.
73. L'intensité de 30% sera en revanche dépassée pour le transport combiné ferroviaire national. À cet égard, la Commission accepte un dépassement de ce plafond s'agissant de ces opérations étant donné qu'ils se caractérisent au Luxembourg par des trajets sur de très courtes distances et qui sont en conséquence très coûteux.
74. En tout état de cause, la Commission relève que la proportionnalité de l'aide sera garantie par le fait que son montant ne va pas dépasser les coûts d'opportunité liés à l'utilisation du transport ferroviaire et/ou fluvial par rapport à l'utilisation d'un mode de transport plus polluant. La Commission rappelle à cet égard qu'elle a déjà accepté la possibilité de dépasser le seuil de 30% dans le contexte des aides au transport ferroviaire pourvu que la méthode de coûts d'opportunité ait été utilisée²¹.
75. Enfin, la Commission prend en compte les statistiques fournies par les autorités luxembourgeoises (section 2.6 ci-dessus) et la circonstance que les aides resteront inférieures aux économies de coûts externes.
76. Au regard des éléments qui précèdent, la Commission conclut que les montants d'aide engagés pour cette mesure sont proportionnés à l'objectif d'intérêt général.

3.2.3. Limitation de la compensation aux coûts d'infrastructure et externes non supportés par d'autres modes de transport concurrents

77. La Commission relève que l'aide sera limitée et, en pratique, restera clairement inférieure aux économies de coûts externes que les transports ferroviaire et fluvial permettent de générer par rapport à la route.

²⁰ Voir, par exemple, la décision de la Commission du 6 mai 2013 SA. 36207, N 2013, Belgique, *Régime de soutien au transport intermodal par voie d'eau dans la Région de Bruxelles-Capitale* (JO C 176 du 21.06.2013, p. 1); Décision de la Commission du 16 juin 2004, N 4/2004, Belgique, *Plan wallon d'aides au transport par voies navigables 2004-2007* (JO C 125 du 24.05.2005, p. 6); Décision de la Commission du 30 avril 2003, N 623/2002, France, *Aides d'État à l'exploitation de services réguliers de transport combiné de marchandises alternatif au mode tout routier* (JO C 248 du 16.10.2003, p. 3).

²¹ Point 109, Lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires (2008/C 184/07), JO C 184 du 22.07.2008, p. 13

78. Il résulte dès lors de cette observation que le présent critère est également rempli.

3.2.4. Accès non-discriminatoire

79. L'accès au régime d'aide est non discriminatoire et est ouvert à tous les opérateurs de l'Union européenne qui fait appel au transport combiné. La Commission en déduit que le régime d'aide, tel que notifié, ne comporte pas d'aspect discriminatoire.

3.2.5. Transparence et limitation dans le temps

80. La Commission observe que l'aide est fondée sur des critères objectifs et transparents. Par ailleurs le régime a une durée d'application limitée, de quatre ans, comme énoncé au considérant (1) de la présente décision.

81. La Commission déduit de ces observations que les critères relatifs à la transparence et à la limitation dans le temps sont également remplis.

3.2.6. Absence de distorsion de la concurrence contraire à l'intérêt général

82. Le régime notifié a pour objectif de limiter dans une certaine mesure le déséquilibre concurrentiel existant entre le transport combiné et le transport routier. Le report attendu de trafic routier vers le transport intermodal grâce aux mesures d'aide ne constitue pas ainsi une distorsion de concurrence contraire à l'intérêt général.

83. La Commission note également que les autorités luxembourgeoises s'engagent à veiller à ce que les aides n'ont pas pour effet de déplacer les flux existants du transport combiné, y compris le transport combiné avec la composante "autoroutes de la mer". En d'autres termes, les autorités luxembourgeoises veilleront à ce que les aides soient limités aux flux de fret transféré de la route.

84. La Commission note à cet égard que le régime notifié est doté d'un budget indicatif limité de 11,25 millions € par an pour la période 2015-2018 au regard du nombre de bénéficiaires potentiels, évalué à dix.

85. La Commission en conclut que le régime ne conduit pas à une distorsion de concurrence contraire à l'intérêt général.

3.2.7. Conclusion

86. À l'aune de l'ensemble des développements qui précèdent, la Commission considère que les mesures d'aide sont compatibles avec le marché commun en application de l'article 93 du TFUE.

4. DECISION

87. Compte tenu de l'appréciation qui précède, la Commission décide de ne pas soulever d'objections et considère que le régime d'aide en cause est compatible avec le marché intérieur en application de l'article 93 du TFUE.

88. Dans le cas où cette lettre contiendrait des éléments confidentiels qui ne doivent pas être divulgués à des tiers, vous êtes invités à en informer la Commission, dans un délai de quinze jours ouvrables à compter de la date de réception de la présente. Si la Commission ne reçoit pas une demande motivée à cet effet dans le délai prescrit, elle considérera que vous êtes d'accord avec la communication à des tiers

du texte intégral de la décision dans la langue faisant foi et avec sa publication sur le site Internet suivant: <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Cette demande devra être envoyée par lettre recommandée ou par télécopie à:

Commission européenne
Direction générale de la Concurrence
Greffes Aides d'Etat
1049 Bruxelles
Belgique
Numéro de télécopie: +32 2 296 12 42
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

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

Par la Commission,

Margrethe VESTAGER
Membre de la Commission