

Luxembourg, le 26 mai 2020

Objet : Projet de loi n°7520¹ relatif à la promotion du transport combiné. (5385RMX)

*Saisine : Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
(12 décembre 2019)*

Avis de la Chambre de Commerce

Le projet de loi sous avis a pour objet de mettre en place un régime d'aide en faveur du transport combiné² ferroviaire et fluvial de marchandises pour la période allant du 1^{er} janvier 2019 jusqu'au 31 décembre 2022³. Un tel régime d'aide était déjà prévu par la loi du 26 mai 2016 relative à la promotion du transport combiné⁴, mais ce dernier prenait fin au 31 décembre 2018⁵. Le projet de loi sous avis constitue ainsi une prolongation de l'ancien régime d'aide à la promotion du transport combiné.

En bref

- La Chambre de Commerce plaide en faveur d'une organisation durable et complémentaire du système de transport ainsi que de conditions de concurrence équitables entre les différents modes de transport de marchandises.
- La Chambre de Commerce plaide en faveur de la mise en place d'un suivi statistique de l'évolution des coûts par mode de transport de fret au Luxembourg.
- La Chambre de Commerce soutient le régime d'aide faisant l'objet du présent projet de loi, reconnaissant le fait que le transport de marchandises devra converger vers une multimodalité accrue.
- La Chambre de Commerce invite les autorités à accroître les capacités du réseau ferré et à entretenir un dialogue continu avec les entreprises du secteur maritime en raison des défis structurels futurs qui pourraient se présenter.

¹ [Lien vers le texte du projet de loi n°7520 sur le site de la Chambre des Députés.](#)

² Jusqu'à présent, la législation luxembourgeoise ne prévoit pas de définition officielle pour le « transport combiné ». Or d'après la définition retenue par le Ministère de la Transition écologique et solidaire en France, « le transport combiné vise à utiliser le fer ou la voie d'eau pour transporter des marchandises en conteneur, acheminées ensuite par camions pour les derniers kilomètres. Ce transport intermodal offre une logistique sobre en énergie, de report modal. Il est pertinent sur longue distance. ».

³ Pour l'année de démarrage (2019) du régime d'aide, les opérateurs peuvent ainsi 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, conformément à l'article 11 du projet de loi sous avis.

⁴ Loi du 26 mai 2016 relatif à la promotion du transport combiné (Mémorial A - N°98 du 2 juin 2016)

⁵ L'ancien régime était d'application du 1^{er} janvier 2015 jusqu'au 31 décembre 2018.

D'après l'article 1 du projet de loi sous avis, et en cas de conformité aux critères d'éligibilité et aux conditions particulières d'éligibilité, le présent projet de loi s'adresse à tous les opérateurs⁶ situés sur le territoire d'un Etat membre de l'Union européenne (UE) et qui acheminent des unités de transport intermodal⁷ (ci-après les « UTI ») par chemin de fer ou par barge.

D'après l'exposé des motifs, à travers la prolongation du régime d'aide, le projet de loi sous avis poursuit en premier lieu l'objectif d'établir des conditions de concurrence plus équitables entre les différents modes de transport de marchandises, le tout pour réduire les émissions de CO₂ à travers la promotion du développement des modes de transport alternatifs à la route. En deuxième lieu, dans une perspective de long terme, le projet de loi n°7520 vise également à favoriser la position centrale et stratégique du Luxembourg en Europe pour le transport de fret, étant donné qu'il vise indirectement à promouvoir les 2 seules plateformes multimodales qui existent au Grand-Duché, à savoir le site multimodal de Bettembourg-Dudelange ainsi que le site tri-modal du port de Mertert⁸.

Considérations générales

De façon générale, la Chambre de Commerce estime que le domaine du transport est d'une importance cruciale pour le Grand-Duché. En rendant possible les échanges commerciaux, qu'ils soient nationaux ou internationaux, ainsi que la mobilité des personnes, le transport constitue en effet un **facteur de développement économique essentiel** pour le Luxembourg, notamment en raison du dynamisme de sa petite économie très ouverte qui dépend directement du commerce extérieur et des travailleurs non-résidents, ces derniers représentant plus de 45% de l'emploi salarié intérieur du Grand-Duché en 2019.

D'après l'étude « Troisième Révolution Industrielle (TIR) », sur le **plan environnemental**, 64% des émissions de gaz à effet de serre sont imputables à la consommation énergétique du transport au Luxembourg, faisant de ce secteur des transports un des leviers d'action les plus impactant pour respecter l'objectif de l'Accord de Paris.

Concernant la **mobilité et le transport des personnes**, c'est également dans cet esprit que la Chambre de Commerce a salué en 2019 la répartition spatiale du futur développement urbain arrêtée par les projets de plans directeurs sectoriels⁹. Ces derniers prévoient notamment la convergence vers une structure territoriale caractérisée par un niveau d'adéquation spatiale accru entre la répartition des lieux d'habitation et celle des lieux de travail à l'échelle du territoire national, et ce afin de réduire **la dépendance à l'automobile des résidents via une réduction significative des distances à parcourir lors des déplacements domicile-travail**. Outre le regroupement des fonctions « logement », « travail » et « commerce » dans l'espace, les projets de plans directeurs sectoriels prévoient également un nombre conséquent de projets d'infrastructure de transport collectif ainsi que des projets de parkings « park & ride » et des pôles d'échanges, le tout pour faire converger le **transport des personnes** vers une plus grande multimodalité. Finalement, le projet de plan directeur sectoriel « transport » est également de nature à prévoir des infrastructures

⁶ Par opérateur, on entend dans le projet de loi sous avis : « *Entreprise ou groupement d'entreprises qui supporte, conformément aux articles 4 et 5, sur le maillon central de transport entre terminaux intermodaux, le risque financier d'organiser un service ferroviaire ou fluvial complet dans une chaîne de transport combiné* ».

⁷ Par UTI, on entend dans le projet de loi sous avis : « *tout conteneur terrestre ou maritime, toute caisse mobile ou toute semi-remorque ayant une capacité de transport équivalant à au moins 1 TEU (Twenty foot equivalent unit)* ».

⁸ D'après l'article 12 du projet de loi sous avis, afin d'être éligible au régime d'aide, il faudra en effet que « *le transport combiné concerne des UTI faisant l'objet de transbordement dans un terminal intermodal situé au Luxembourg* ». Pour être éligible, il faudra donc qu'un opérateur de transport combiné utilise un point intermodal comme le port de Mertert et/ou le terminal de transbordement de Bettembourg-Dudelange en tant que point de départ ou d'arrivée de la rupture de charge et du calcul de la subvention.

⁹ [Lien vers l'avis de la Chambre de Commerce relatif aux projets de règlements grand-ducaux qui ont pour objet de rendre obligatoire les plans directeurs sectoriels \(PDS\) « logement », « paysages », « transports » et « zones d'activités économiques ».](#)

additionnelles pour les modes de déplacement de la mobilité active¹⁰, puisqu'il prévoit 17 projets de pistes cyclables nationales à l'échelle du territoire.

La Chambre de Commerce ne peut que saluer ces efforts d'orientation de la mobilité par l'aménagement du territoire et surtout les efforts de promotion de la **mobilité active** pour le **transport des personnes**, sachant que les modes de déplacement de la mobilité active ne se prêtent guère au transport de marchandises.

Concernant les perspectives d'organisation du transport de marchandises

Comme évoqué ci-dessus, le **transport de marchandises** constitue un secteur crucial pour l'internationalisation des entreprises luxembourgeoises. Par conséquent, la Chambre de Commerce plaide en faveur d'une **organisation durable et complémentaire** du système de transport de marchandises ainsi que de conditions de concurrence équitables entre les différents modes que sont le transport routier, le transport aérien, le transport ferroviaire ainsi que les transports fluvial et maritime. Alors que les différents modes de transport font chacun face à des défis spécifiques propres, la Chambre de Commerce considère qu'avec la mondialisation croissante des échanges, tous les modes sont également de plus en plus interdépendants.

Alors que le **transport de fret aérien** se démarque surtout par la vitesse de ses services à l'échelle mondiale, c'est en revanche toujours le **transport de marchandises par la route** qui reste aujourd'hui le mode le plus privilégié à l'échelle de l'UE. Cette prédominance s'explique surtout par sa capacité à desservir des grandes parties des territoires des Etats membres dans des délais relativement courts, notamment en raison des réseaux (auto)routiers étendus. Malgré ces avantages, il n'en reste pas moins qu'il s'agit de 2 modes de transport caractérisés par des émissions considérables de gaz à effet de serre. Afin de soutenir davantage la transition écologique de ces 2 secteurs, et dans la continuité des analyses du Conseil Economique et Social (CES)¹¹, la Chambre de Commerce considère ainsi qu'il est important, d'une part, de stimuler les investissements nécessaires à la production de carburants durables dans le domaine de l'aviation, mais également, d'autre part, d'accélérer le déploiement d'installations de ravitaillement¹² en carburants alternatifs¹³ pour le transport routier afin d'accélérer sa décarbonisation.

Alors que l'adoption progressive de carburants durables de substitution dans le domaine du **transport routier** touche à la question des émissions de carbone, la Chambre de Commerce considère cependant, en ligne avec l'étude TIR, que cette transition ne sera pas de nature à résoudre le problème croissant de la congestion des réseaux (auto)routiers.

Pour cette raison, dans une perspective de durabilité de l'organisation des transports, la Chambre de Commerce reconnaît la nécessité de faire **converger le transport de marchandises vers une plus grande multimodalité**, notamment en créant un transfert modal de la route vers d'autres modes de transport à moindres émissions, tels que **les voies navigables intérieures** ou encore **le rail**. Dans ce contexte, par rapport au **transport routier de marchandises sur des distances supérieures à 300 km**, l'UE¹⁴ s'est d'ailleurs fixée comme objectif de faire passer 30%

¹⁰ Par « mobilité active », on entend toutes les formes de mobilité qui nécessitent une activité physique. Les plus courantes sont le vélo (éventuellement avec assistance électrique) et la marche.

¹¹ Conseil Economique et Social (2019), « Perspectives économiques sectorielles à moyen et long termes dans une optique de durabilité - le transport de marchandises et le secteur de la logistique au Luxembourg », avis du 27 juin 2019.

¹² Pour l'année 2015, dans le contexte du « Cadre d'action national pour infrastructures à carburants alternatifs dans le secteur des transports » du 31 octobre 2016, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures notait que le Luxembourg ne disposait d'aucune infrastructure de ravitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), et qu'il n'existait aucun point de ravitaillement en hydrogène au Grand-Duché qui était ouvert au public.

¹³ A savoir des carburants ou sources d'énergie qui servent, au moins partiellement, de substituts aux carburants fossiles dans l'approvisionnement énergétique des transports et qui peuvent contribuer à la décarbonisation de ces derniers.

¹⁴ COM(2011) 144 final, Livre Blanc « *Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources* ».

de ces opérations de transport vers d'autres modes de transport tels que le chemin de fer ou la navigation à l'horizon 2030.

En revanche, force est de constater que la part relative du transport routier de marchandises dans les transports intérieurs de l'UE27 n'a pas baissé sur la période 2010-2017, contrairement à l'objectif communautaire précité (cf. tableau n°1).

Tableau n°1 : Evolution de la répartition modale du transport de fret pour les transports intérieurs (% du total des tonnes-km de fret intérieur)

	Mode de transport	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
UE27	Chemins de fer	18	19,2	19,1	18,7	18,8	18,8	18,2	17,9
	Routes	74,6	74	73,5	73,9	73,9	74,2	75	75,6
	Voies navigables intérieures	7,4	6,8	7,4	7,4	7,3	7	6,8	6,5
LUX	Chemins de fer	11,6	10,5	7,1	7,3	6,1	6,7	6,2	6,3
	Routes	75,5	78,4	84	82,2	85,5	85,8	87,9	87,9
	Voies navigables intérieures	12,9	11,1	8,9	10,5	8,4	7,6	5,9	5,8

Source : Eurostat (Code : tran_hv_frmod)

D'après les données d'Eurostat, ce constat reste d'ailleurs également valable pour le Grand-Duché, où les parts relatives du **transport ferroviaire** (baisse de 11,6% à 6,3%) et du **transport fluvial** (baisse de 12,9% à 5,8%) ont connu une évolution encore beaucoup moins flatteuse qu'à l'échelle de l'UE27 sur la période précitée.

Tableau n°2 : Evolution du nombre de trains¹⁵ de fret circulant sur le territoire national et du nombre de bateaux à marchandises éclusés à Grevenmacher (2010-2018)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Trains – Trafic intérieur¹⁶	21.856	20.414	15.831	14.200	14.230	13.198	11.322	11.338	11.211
Trains – Trafic international¹⁷	17.209	16.271	13.375	12.438	11.554	11.428	10.729	11.913	12.466
<i>Exportation</i>	8.404	8.003	6.773	6.255	5.647	5.672	5.407	5.807	5.946
<i>Importation</i>	8.805	8.268	6.602	6.183	5.907	5.756	5.322	6.106	6.520
Trains - Transit	2.295	2.719	1.191	1.456	2.144	2.507	2.259	4.358	2.894
TOTAL	41.360	39.404	30.397	28.094	27.928	27.133	24.310	27.609	26.571
Bateaux à marchandises	8.946	7.597	7.358	7.565	7.349	6.827	5.746	5.806	N.D

Source : Conseil Economique et Social (2019), « Perspectives économiques sectorielles à moyen et long termes dans une optique de durabilité - le transport de marchandises et le secteur de la logistique au Luxembourg », avis du 27 juin 2019.

Cette tendance - contraire aux objectifs - a également été récemment thématifiée par le Conseil Economique et Social (cf. tableau n°2). Ainsi, les données recueillies dans le cadre de ses analyses démontrent que le nombre total de trains de fret circulant sur le territoire a baissé d'environ

¹⁵ Les sociétés ferroviaires de fret prises en compte dans le tableau sont : CFL Cargo, SNCF Fret, SIBELIT et LINEAS.

¹⁶ C'est-à-dire des trains ayant été chargés et déchargés au Luxembourg.

¹⁷ C'est-à-dire soit des trains ayant été chargés au Luxembourg et déchargés hors du Luxembourg (Exportation), soit le cas inverse (Importation).

36% sur la période indiquée, une évolution qui s'explique en grande partie par une baisse considérable qui a été enregistrée au niveau du trafic intérieur des trains. En même temps, le transport fluvial de marchandises, recensé au niveau de l'écluse de Grevenmacher¹⁸, a également connu une période difficile au Luxembourg, le nombre de bateaux à marchandises ayant baissé d'environ 35% entre 2010 et 2017.

D'après l'exposé des motifs du projet de loi sous avis, cette dégradation de l'activité liée au transport ferroviaire et fluvial de marchandises serait en grande partie une résultante du **manque de compétitivité-coût** (sur des distances inférieures à 300 km) de ces modes vis-à-vis du transport routier. Ces prix moins compétitifs s'expliqueraient, d'une part, par les nombreux leviers de compétitivité en termes d'offre de prix dont disposent les transporteurs routiers, mais également, d'autre part, par **l'organisation du transport combiné ferroviaire et fluvial** de marchandises qui se traduit structurellement par des coûts opérationnels plus élevés, en raison des ruptures de charge et des coûts de transbordements importants.

La Chambre de Commerce note que, d'après l'Agence européenne pour l'environnement¹⁹, il n'existe pas de bases de données exhaustives et harmonisées sur l'évolution des coûts de transport de marchandises selon le mode en Europe. De surcroît, la Chambre de Commerce s'étonne qu'il n'existe pas encore de suivi statistique sur l'évolution des coûts par mode de transport au Luxembourg²⁰, et elle ne peut qu'encourager la mise en place d'un tel monitoring des coûts, étant donné que ceci permettrait aux autorités publiques de s'appuyer sur des meilleures informations statistiques lors de toute prise de décision ultérieure.

La Chambre de Commerce soutient le régime d'aide faisant l'objet du présent projet de loi qui vise à promouvoir **l'attractivité des services de transport combiné ferroviaire et fluvial**. Cependant, elle tient également à souligner que le manque de **compétitivité-coût** ne peut, à ses yeux, expliquer qu'une partie des baisses enregistrées au niveau du transport ferroviaire et fluvial de marchandises au Grand-Duché durant les dernières années (cf. tableau n°1 et tableau n°2).

D'après les analyses du Conseil Economique et Social (CES)²¹, les baisses au niveau du transport ferroviaire et fluvial seraient ainsi en premier lieu imputables à des diminutions d'activités dans certaines **branches industrielles** enregistrées au Luxembourg pendant les 10 dernières années, mais aussi, pour le transport fluvial, aux mauvaises récoltes céréalières en 2016 et 2017. Le transport par voies navigables au Luxembourg a d'ailleurs été directement impacté par certaines **restructurations économiques et énergétiques** qui se sont produites dans la Grand-Région, en l'occurrence la fin de l'extraction de charbon dans la Sarre (2012) ainsi que la fermeture de certaines centrales électriques, qui fonctionnaient au charbon, en France ainsi qu'en Allemagne.

De plus, il semblerait que le **transport ferroviaire et le transport fluvial** ont également dû faire face à d'autres défis, spécifiques à chaque mode de transport. Ainsi, le long phénomène des basses eaux qui a touché le Rhin en 2018 a directement impacté les niveaux d'eau de la Moselle, ce qui s'est traduit par des baisses considérables du degré de chargement (maximal) des bateaux à marchandises. Dans le sillage de la croissance très forte du nombre de passagers ayant recours aux trains, chiffre qui est passé de 14,1 à 22,9 millions par an entre 2005 et 2017 d'après la documentation relative à la stratégie MODU 2.0²², le transport ferroviaire de marchandises a quant à lui dû faire face à des contraintes de saturation accrues des réseaux, surtout étant donné que le transport de personnes bénéficie d'une priorité absolue.

¹⁸ Au Grand-Duché, le transport fluvial de marchandises s'effectue exclusivement sur la Moselle.

¹⁹ Voir : <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/real-change-in-transport-prices/assessment-2>

²⁰ Conformément aux indications du projet de loi sous avis.

²¹ Conseil Economique et Social (2019), « Perspectives économiques sectorielles à moyen et long termes dans une optique de durabilité - le transport de marchandises et le secteur de la logistique au Luxembourg », avis du 27 juin 2019.

²² Ministère du Développement durable et des Infrastructures (2018), « Modu 2.0 – Stratégie pour une mobilité durable », Département des Transports, Direction de la Planification de la Mobilité.

Au vu des considérations énoncées *supra*, la Chambre de Commerce ne peut donc qu'inviter les autorités à accroître les **capacités du réseau ferré** dans les meilleurs délais, notamment à travers une réalisation accélérée des projets d'infrastructures ferroviaires prévus dans le projet de plan directeur sectoriel « transports ». De plus, et si les phénomènes des basses eaux sur le Rhin étaient de nature à s'amplifier sous l'effet du changement climatique, la Chambre de Commerce préconise également que les autorités entretiennent un **dialogue continu** avec les entreprises issues du secteur maritime au Luxembourg, le tout pour adresser conjointement les défis structurels éventuels qui découleraient d'un tel scénario.

Concernant le bilan de l'ancien régime d'aide (2015-2018)

Dans une communication de la Commission européenne par rapport à l'ancien régime d'aide²³, cette dernière indiquait dans le point 48 de la section 2.8 que : « *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* ».

En ligne avec ces propos, la Chambre de Commerce note qu'une brève analyse chiffrée de l'ancien régime d'aide a été jointe à l'exposé des motifs du projet de loi sous avis. Les détails des montants versés au titre d'aides ont ainsi été dévoilés, ce que la Chambre de Commerce ne peut que saluer pour des raisons évidentes de transparence (cf. tableau n°3).

Tableau n°3 : Evolution des montants d'aides versées aux différents opérateurs (EUR)

Opérateur / Bénéficiaire	2015 Aide versée	2016 Aide versée	2017 Aide versée	2018 Aide versée	2015-2018 Total versé
CFL Intermodal	2.797.954,18	2.851.979,21	3.515.853,02	4.187.588,52	13.353.374,93
Lorry-Rail	1.738.866,11	1.661.990,00	1.888.709,81	1.855.240,00	7.144.805,92
Trafic ferroviaire international	4.536.820,29	4.513.969,21	5.404.562,83	6.042.828,52	20.498.180,85
CFL Intermodal	/	/	/	/	0,00
Trafic ferroviaire national	/	/	/	/	0,00
Luxport	284.596,00	402.093,74	433.173,99	608.725,55	1.728.589,28
Trafic fluvial international	284.596,00	402.093,74	433.173,99	608.725,55	1.728.589,28
TOTAL	4.821.416,29	4.916.062,95	5.837.736,82	6.651.554,07	22.226.770,13

Source : Exposé des motifs du projet de loi sous avis.

D'après ces indications, et en dépit du fait que le régime était doté d'un budget total de 45 millions d'euros (11,25 millions d'euros par an), le montant total des aides versées se serait seulement monté à environ 22,23 millions d'euros pour la période 2015-2018, le tout au profit de 3 opérateurs.

La Chambre de Commerce regrette que l'exposé des motifs ne soit pas de nature à fournir des explications plus exhaustives à ce sujet, surtout étant donné que le projet de loi sous avis envisage une enveloppe budgétaire (44 millions d'euros d'après la fiche financière) quasi-identique au régime précédent.

Commentaire des articles

Concernant l'article 11, paragraphe 1

L'article 11 du projet de loi sous avis décrit la **procédure de demande de l'aide**, le paragraphe 1 précisant que « *[p]our l'année de démarrage du régime d'aide, les opérateurs peuvent*

²³ C(2015) 3621 final, « Aide d'Etat SA.38229 (2014/N) – Luxembourg ».

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. »

Au regard du nombre restreint d'opérateurs qui ont pu bénéficier de l'ancien régime d'aide, pour lequel ce délai relativement court était également prévu, la Chambre de Commerce s'interroge si ce délai ne pourrait pas être allongé, éventuellement à deux mois.

Concernant l'article 11, paragraphe 4, points c), d) et e)

Selon les dispositions du projet de loi sous avis, les dossiers de candidature pour une demande d'aide doivent comprendre, d'une part, une **partie relative au transport combiné** appelant un soutien et, d'autre part, une **partie d'information générale**, la documentation nécessaire relative cette dernière étant énumérée à l'article 11, paragraphe 4.

À cet égard, et en comparaison avec la loi du 26 mai 2016 relative à la promotion du transport combiné²⁴, la Chambre de Commerce constate que les opérateurs concernés seront maintenant tenus de fournir :

- Des attestations diverses dont il ressort qu'un opérateur est en règle avec ses obligations fiscales et sociales, établies par :
 - le Centre d'informatique, d'affiliation et de perception des cotisations commun aux institutions de sécurité sociale ;
 - l'Administration des contributions directes ;
 - l'Administration de l'enregistrement et des domaines.
- Les comptes annuels et le rapport du réviseur d'entreprise.
- Le rapport d'activité annuel.

Etant donné que ces pièces justificatives n'étaient pas prévues dans le cadre de la loi du 26 mai 2016 relative à la promotion du transport combiné, la Chambre de Commerce s'interroge sur la raison sous-tendant l'introduction de ces dispositions, qui vont à l'encontre du principe de simplification administrative.

Concernant l'article 11 et l'annexe 1

La Chambre de Commerce note que l'article 11, paragraphe 1 indique que « [...] les opérateurs peuvent déposer leur dossier de candidature jusqu'au 15 septembre au plus tard. Le dossier devra contenir les chiffres définitifs des opérations de transport effectuées lors du **premier semestre de l'année de référence de même qu'une prévision pour le second semestre de cette année**. Les chiffres définitifs du **second semestre** sont à introduire jusqu'au 31 janvier de l'année suivant l'année de référence ».

Ensuite, dans l'article 11, paragraphe 5 relatif à la **partie relative au transport combiné**, la Chambre de Commerce note que les points a), b) et g) prévoient respectivement que cette partie devra comprendre :

- a) « une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport combiné que l'opérateur organise **au cours de l'année calendrier concernée** avec l'utilisation des aides. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en **annexe 1**. »
- b) « une description détaillée par train ou par barge du nombre d'UTI qu'ils estiment transporter et manutentionner au cours de **l'année calendrier concernée** par trajet ferroviaire ou fluvial

²⁴ Loi du 26 mai 2016 relatif à la promotion du transport combiné (Mémorial A - N°98 du 2 juin 2016)

*en utilisant les aides. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en **annexe 2.** »*

- g) *« une description du développement des activités et une prévision par relation pour l'année suivant l'année de demande d'aide en se servant de l'annexe 1. »*

Concernant l'annexe 1, la Chambre de Commerce remarque cependant, par ailleurs, que le formulaire prévoit seulement 2 colonnes, intitulées respectivement « Année de demande de l'aide » et « Prévision pour l'année suivante », sans pour autant différencier le premier du second semestre pour l'année calendrier concernée. En vue d'une documentation plus claire pour les demandes d'aides, la Chambre de Commerce propose donc que l'annexe 1 soit adapté aux dispositions de l'article 11, paragraphe 1.

Concernant les indications divergentes des articles 4 et 12

D'une part, concernant l'**aide au transport ferroviaire intérieur d'UTI**, la Chambre de Commerce note que l'article 4 dispose que « *[t]outes les relations intérieures entre terminaux intermodaux 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 les différents terminaux intermodaux situés au Luxembourg, peuvent faire l'objet d'une aide* ».

D'autre part, la Chambre de Commerce note que l'article 12, paragraphe 2, point a) prévoit pour le transport combiné ferroviaire intérieur que « *[t]out transport combiné ferroviaire sur le territoire national entre deux terminaux intermodaux luxembourgeois, organisé sur une distance minimale de 25 kilomètres est éligible* ».

La Chambre de Commerce s'interroge sur la raison de la différence de ces 2 indications kilométriques, surtout étant donné qu'une telle divergence n'était pas présente dans la loi du 26 mai 2016 relative à la promotion du transport combiné.

Concernant l'article 12, paragraphe 2, point c)

Concernant le **transport combiné fluvial international**, la Chambre de Commerce note que l'article 12, paragraphe 2, point c) prévoit que « *[u]ne barge est éligible si elle parcourt au moins 50 kilomètres depuis ou vers un terminal intermodal luxembourgeois et si plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées sur un terminal intermodal au Luxembourg* ».

Alors que dans la loi du 26 mai 2016 relative à la promotion du transport combiné, une barge était seulement éligible en cas de parcours d'au moins 150 kilomètres depuis ou vers un terminal intermodal luxembourgeois, ce seuil a été baissé à 50 kilomètres dans le projet de loi sous avis.

Au regard du nombre très limité d'opérateurs du secteur du transport fluvial qui ont pu bénéficier d'une aide dans le cadre de l'ancien régime, la Chambre de Commerce ne peut que saluer la réduction de ce seuil.

* * *

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis, sous réserve de la prise en compte de ses remarques.

RMX/DJI