



## Exposé des motifs

### 1. Considérations générales

#### 1.1. Les objectifs climatiques de l'Union européenne à horizon 2050

L'Union européenne vise à réduire ses émissions de gaz à effet de serre liées aux transports de 90% d'ici à 2050. Le Pacte Vert pour l'Europe, la Stratégie pour une mobilité durable et intelligente, les rapports Letta et Draghi, ainsi que la lettre de mission du nouveau Commissaire aux Transports convergent en ce sens. La décarbonation des transports et la modernisation du fret ferroviaire permettant d'intensifier le report modal sont des éléments essentiels pour atteindre les objectifs climatiques de l'UE.

#### 1.2. Le couplage automatique digital (DAC) - levier technologique essentiel du report modal

Le couplage automatique digital (DAC – Digital Automatic Coupling) est un élément clé du projet européen « TRANS4M-R »<sup>1</sup>(Transforming Europe's rail freight - Research) porté par le groupe *Europe's Rail Joint Undertaking* (financé par la Commission européenne) et dont l'objectif est de « faire du fret ferroviaire l'épine dorsale d'une chaîne logistique européenne résiliente et à faibles émissions »<sup>2</sup>.

Concrètement, le DAC est un système d'attelage de trains de fret qui permet de connecter automatiquement les wagons entre eux, non seulement de manière mécanique pour les tampons et l'air des freins, mais aussi électriquement et numériquement. A l'échelle européenne, l'objectif est de remplacer progressivement les anciens attelages à vis, pour rendre la formation des trains plus rapide et plus sûre, et pour collecter des données en temps réel sur l'état des wagons. Le DAC est identifié comme une technologie de rupture pour le fret ferroviaire, essentielle pour atteindre les ambitions de report modal de l'UE.

L'objectif des acteurs ferroviaires en Europe est de passer du système actuel d'attelage à vis au DAC d'ici 2030, pour l'entièreté des trains de marchandises sur le continent.

#### 1.3. Enjeux de la mise en œuvre du DAC sur le plan européen et au Luxembourg

La mise en œuvre du DAC soulève des questions clés pour le fret ferroviaire européen concernant ses impacts sur les infrastructures et équipements, l'évolution des organisations et modes opérationnels, ainsi que l'ampleur financière et les bénéficiaires de l'investissement.

<sup>1</sup> [https://rail-research.europa.eu/wp-content/uploads/2025/11/2024-07-15\\_FP5-TRANS4M-R\\_InfoFlyer\\_InnoTrans2024.pdf](https://rail-research.europa.eu/wp-content/uploads/2025/11/2024-07-15_FP5-TRANS4M-R_InfoFlyer_InnoTrans2024.pdf)

<sup>2</sup> [Flagship Project 5: TRANS4M-R - Transforming Europe's Rail Freight - Europe's Rail](#)



Pour le Luxembourg, fortement exposé au trafic ferroviaire international et disposant d'un réseau contraint, la mise en œuvre du DAC implique de gérer la cohabitation des wagons équipés et non équipés, afin d'éviter la saturation des infrastructures et de maintenir l'activité des industriels, notamment pour le transport sidérurgique. Il est donc essentiel de préparer les infrastructures et opérations existantes, comme le triage de Bettembourg, pour recevoir et expédier les wagons DAC et sécuriser la phase de transition.

#### **1.4. Déploiement du DAC**

Le déploiement du DAC à l'échelle européenne se fera en plusieurs phases, la deuxième étant le projet PioDAC (« pionner DAC train »), dans le cadre du *European DAC Delivery Programme* soutenu par le groupe *Europe's Rail Joint Undertaking*. PioDAC vise à valider en exploitation commerciale la technologie développée dans le projet TRANS4M-R, à confirmer sa maturité technologique, sa rentabilité et ses bénéfices économiques, et à vérifier la conformité des procédures opérationnelles pour un déploiement à l'échelle de l'UE. Les « trains pionniers » fourniront des données essentielles aux décideurs pour préparer le déploiement sur le réseau transeuropéen (RTE-T) et les corridors du réseau central (CNC), contribuant ainsi à la modernisation du fret ferroviaire et aux objectifs de croissance durable et d'innovation numérique.

Le projet inclut la préparation, le retrofit et l'autorisation des trains, suivis de leur exploitation commerciale continue, démontrant les avantages du DAC en matière d'automatisation et d'interopérabilité. Le calendrier prévoit un avancement par phases et ce projet va s'étendre jusqu'à fin 2028.

Pour le Luxembourg, PioDAC permettra de valider la pertinence et la résilience du DAC avant sa généralisation, tout en préparant le pays à la mise en œuvre et en assurant la compétitivité du fret ferroviaire. Le projet soutient la stratégie nationale de transfert modal et crée des opportunités économiques, notamment dans le montage et la maintenance des trains. Le financement des « trains pionniers » nécessitera un soutien public européen et national, le retour sur investissement n'étant attendu qu'après la migration complète vers le DAC.

## **2. Base légale**

### **2.1. Proposition de régime d'aides luxembourgeois**

Le modèle d'aide proposé au projet de loi sous objet vise à maintenir et développer le potentiel ferroviaire national, à préparer la transition vers le DAC et à assurer l'efficacité des chaînes logistiques tout en favorisant la connexion avec les corridors européens.



Il encourage le transport ferroviaire pour réduire l'impact environnemental, et crée des conditions économiques permettant aux entreprises ferroviaires de se préparer aux futurs défis liés au DAC.

Effets attendus :

- à court et moyen terme : préparer les opérateurs luxembourgeois en intégrant la phase PioDAC, en anticipant les impacts sur les opérations, l'infrastructure et les industries, et en testant l'intégration du DAC avec les autres réseaux européens ;
- à moyen et long terme : pérenniser et accroître le transfert modal de la route vers le rail, améliorer l'efficacité du transport ferroviaire et générer des bénéfices environnementaux.

## 2.2. Compatibilité avec le marché intérieur de l'Union européenne

Le projet de loi sous objet s'inscrit dans le cadre du droit de l'Union européenne relatif aux aides d'État dans les secteurs des transports, et plus particulièrement dans le contexte du règlement de la Commission européenne déclarant certaines catégories d'aides dans les secteurs du transport par chemin de fer, du transport par voie navigable et du transport multimodal compatibles avec le marché intérieur, en application des articles 93, 107 et 108 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), ci-après dénommé le « Transport Block Exemption Regulation » (TBER).

Dans ce contexte, le règlement TBER vise à exempter certaines catégories d'aides dans les secteurs précités de l'obligation de notification préalable prévue à l'article 108, paragraphe 3, TFUE, pour autant que ces aides satisfassent à un ensemble de conditions strictement définies, garantissant leur compatibilité avec le marché intérieur et leur conformité aux objectifs de l'Union en matière de politique des transports, de concurrence et de transition vers des modes de transport plus durables.

En particulier, les aides susceptibles de bénéficier de cette exemption doivent satisfaire aux conditions suivantes :

- **Principe de transparence** : les aides doivent être accordées sous une forme transparente, permettant de déterminer ex ante le montant exact de l'aide.
- **Effet incitatif de l'aide** : les aides doivent avoir un effet incitatif réel, en ce sens qu'elles doivent conduire le bénéficiaire à adopter un comportement qu'il n'aurait pas adopté en l'absence de l'aide, ou qu'il n'aurait adopté que dans une mesure plus limitée ou selon des modalités différentes.



- **Caractère nécessaire et proportionné de l'aide** : l'aide doit être limitée au minimum nécessaire pour atteindre l'objectif poursuivi et ne pas excéder ce qui est requis pour surmonter les défaillances du marché identifiées ou les obstacles spécifiques au développement des modes de transport concernés.
- **Respect des plafonds d'intensité de l'aide** : l'intensité de l'aide ne doit pas dépasser 90 % des coûts admissibles conformément aux dispositions du TBER.

Le projet de loi sous objet a été élaboré dans le strict respect des conditions susmentionnées. Les mécanismes d'aide qu'il prévoit ont été conçus de manière à satisfaire pleinement aux exigences de transparence, de nécessité, de proportionnalité et d'effet incitatif, ainsi qu'aux plafonds d'intensité applicables, tels que définis par le projet de règlement TBER.



## Projet de loi relative à la promotion du système de couplage automatique digital dans le transport ferroviaire de marchandises

Nous Guillaume, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Le Conseil d'Etat entendu ;

Vu l'adoption par la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du ... et celle du Conseil d'Etat du ... portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

*Avons ordonné et ordonnons :*

### **Art. 1<sup>er</sup>. Objet et champ d'application**

(1) Dans les limites budgétaires, le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après « le ministre », peut octroyer les aides en faveur des innovations techniques liées au transport ferroviaire de marchandises prévues dans la présente loi à des entreprises ferroviaires.

(2) Les aides visées au paragraphe 1<sup>er</sup> ont pour objet de promouvoir l'introduction de l'attelage automatique numérique des véhicules (Digital Automatic Coupling), ci-après « DAC » utilisés dans le transport ferroviaire de marchandises et la coordination des travaux d'équipement.

(3) Sont exclues du champ d'application de la présente loi :

- 1° les entreprises qui ne sont pas régulièrement établies sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg et qui n'exercent pas une activité ferroviaire permanente sur le réseau ferré national ;
- 2° les entreprises en difficulté ; et
- 3° les entreprises faisant l'objet d'une injonction de récupération non exécutée, émise dans une décision antérieure de la Commission européenne déclarant une aide octroyée par le Grand-Duché de Luxembourg illégale et incompatible avec le marché intérieur.

### **Art. 2. Définitions**

Pour l'application de la présente loi, on entend par :

- 1° « coûts extra-opérationnels » : surcoûts opérationnels relatifs à la mise en œuvre des opérations DAC par rapport à un service commercial standard ;



- 2° « coûts de préparation informatique » : coûts liés à la préparation, l'adaptation et la configuration des outils et systèmes informatiques nécessaires afin de permettre la gestion, l'intégration et le support opérationnel du DAC ;
- 3° « coûts fall-back » : coûts de remise en configuration d'origine des systèmes afin d'assurer la continuité des opérations en cas d'échec, de dysfonctionnement ou de retrait du système principal ;
- 4° « début des travaux » : soit le début des travaux de construction ou d'études liés à l'investissement, soit le premier engagement juridiquement contraignant de commande d'équipement ou tout autre engagement rendant l'investissement irréversible, selon l'évènement qui se produit en premier, ou dans le cas des rachats, le moment de l'acquisition des actifs directement liés à l'établissement acquis ;
- 5° « DAC » : le couplage automatique digital (Digital Automatic Coupling) qui est une innovation destinée à coupler et découpler automatiquement le matériel roulant dans un train de marchandises, tant physiquement (connexion mécanique et pneumatique pour le freinage) que numériquement (alimentation électrique et connexion de données) ;
- 6° « entreprise en difficulté » : une entreprise telle que définie à l'article 2, point 18, du règlement (UE) n°651/2014 de la Commission ;
- 7° « entreprise ferroviaire » : toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise;
- 8° « intensité de l'aide » : le montant brut de l'aide exprimé en pourcentage des coûts admissibles, avant impôts ou autres prélèvements ;
- 9° « infrastructure ferroviaire » : ensemble des éléments visés à l'annexe I de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire, telle que modifiée par la suite ;
- 10° « trains-pilotes » : trains identifiés comme servant de pilotes à l'introduction du DAC en service commercial.

### **Art. 3. Effet incitatif de l'aide**

(1) Les aides octroyées sur le fondement de la présente loi doivent avoir un effet incitatif. L'effet incitatif est caractérisé lorsque l'aide entraîne une modification du comportement de l'entreprise de manière à ce qu'elle réalise un projet qu'elle ne réaliserait pas ou qu'elle réaliserait de manière restreinte ou différente sans aide. L'aide ne peut servir à soutenir les coûts d'un projet que l'entreprise réaliserait en tout état de cause.

(2) L'effet incitatif de l'aide s'apprécie sur la base de la demande d'aide.

L'effet incitatif est présumé lorsque l'entreprise a présenté sa demande d'aide selon les modalités prescrites dans la présente loi avant le début des travaux liés au projet en question.



Cette présomption peut être renversée lorsqu'il ressort de la demande d'aide et en particulier du plan d'affaires relatif au projet soumis, que l'aide n'entraîne pas la modification escomptée du comportement de l'entreprise.

#### **Art. 4. Critères d'éligibilité**

(1) Une aide en faveur des entreprises ferroviaires investissant dans l'équipement commun de locomotives et de wagons de marchandises avec le pack de base du programme européen pour le DAC intégrant les fonctionnalités possibles et existantes afin de créer un train-pilote dans le domaine du transport ferroviaire de marchandises, ainsi que la collecte et la transmission des données issues de l'exploitation réelle des trains-pilotes, peut être accordée aux conditions visées aux paragraphes 2 à 4.

(2) L'aide ne peut être accordée que si les travaux n'ont pas encore démarré. Les travaux préparatoires déjà effectués ne sont pas éligibles à l'aide s'ils ont été entamés avant l'entrée en vigueur de la présente loi. Le demandeur de l'aide devra démontrer que l'effet incitatif reste conservé malgré les travaux préparatoires réalisés.

(3) L'intensité maximale de l'aide accordée par le présent régime d'aide et par projet est limitée à 50% des coûts admissibles du projet.

(4) Les coûts admissibles comprennent :

- 1° les coûts d'études, y compris la préparation des opérations, la préparation de l'installation, l'homologation et la certification ;
- 2° la fourniture et l'achat des équipements ;
- 3° le montage et les installations des équipements ;
- 4° les coûts extra-opérationnels, les coûts liés à la préparation informatique et à l'infrastructure ferroviaire ;
- 5° les coûts de fall-back ; et
- 6° les coûts de coordination et de gestion du projet considérés.

#### **Art. 5. Demande de l'aide**

(1) Pour l'année de démarrage du régime d'aide, l'entreprise ferroviaire soumet une demande sous forme écrite au ministre dans un délai d'un mois, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente loi

(2) Sous peine d'irrecevabilité, toute demande contient les informations suivantes :

- 1° nom et adresse de l'entreprise ;
- 2° description de l'entreprise ;
- 3° comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;
- 4° description détaillée du projet, y compris ses dates de début et de fin ;
- 5° localisation du projet ;
- 6° la liste des coûts éligibles prévisionnels du projet justifiés par des devis et estimations ;
- 7° le plan d'affaires du projet contenant les coûts prévisionnels ; et



- 8° tout document nécessaire pour constater que l'entreprise ne se trouve pas dans une des situations d'exclusion visées à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3.

#### **Art. 6. Octroi de l'aide**

(1) Au plus tard le 15 septembre de chaque année, l'entreprise transmet au ministre sous forme écrite, le dossier contenant les dépenses effectivement réalisées 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 15 janvier de l'année suivant l'année de référence.

(2) Le dossier contient les éléments suivants :

- 1° la liste des coûts éligibles définitifs du projet justifiés par des factures acquittées et des pièces justificatives du semestre de référence ;
- 2° la liste du nombre des heures prestées dans le cadre des études et travaux d'installation du DAC avec l'indication des tarifs unitaires et du coût total correspondant ;
- 3° l'indication des aides étatiques, communautaires ou autres sollicitées ou perçues pour le même projet ; et
- 4° tout autre document jugé nécessaire pour l'évaluation de l'aide.

(3) Dans le cadre de la procédure d'octroi de l'aide, le ministre vérifie l'exactitude de la demande remise suivant les dispositions de l'article 5. Le versement de l'aide est subordonné au respect des paragraphes 1<sup>er</sup> et 2.

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

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

#### **Art. 7. Contrôle de l'aide**

(1) L'entreprise bénéficiaire de l'aide s'engage :

- 1° sur la sincérité, l'exactitude et la complétude des informations fournies ;
- 2° à communiquer à l'administration pour consultation, sur demande, tous les documents et informations nécessaires au contrôle des aides accordées ;
- 3° à signaler à l'administration tout changement relatif au dossier de candidature défini à l'article 5.

(2) Le ministre procède à une vérification de l'aide accordée sur base de la présente loi.

(3) L'entreprise bénéficiaire s'engage à utiliser les équipements financés dans le cadre du projet DAC pendant une durée minimale de cinq ans à compter de leur mise en service, sauf cas de force majeure dûment justifié.



### **Art. 8. Perte du bénéfice de l'aide et restitution des aides indûment perçues**

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

(2) L'entreprise perd le bénéfice de l'aide octroyée en vertu de la présente loi si elle fournit des renseignements sciemment inexacts ou incomplets ou si elle ne se conforme pas aux obligations prises en contrepartie de l'octroi de l'aide au sens de l'article 5.

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

### **Art. 9. Règle de cumul**

Les aides octroyées en vertu de la présente loi peuvent être cumulées avec d'autres aides compatibles avec le droit européen en matière d'aides d'Etat.

Le cumul de cette aide avec toute autre aide publique accordée pour les mêmes coûts admissibles, y compris celles octroyées au titre de régimes d'aides mis en œuvre dans d'autres États membres ou les aides accordées dans le cadre d'un programme de financement européen, ne peut en aucun cas avoir pour effet de porter l'intensité totale de l'aide cumulée au-delà du plafond maximal de 90 % des coûts admissibles autorisé conformément à l'article 16 du règlement de la Commission déclarant certaines catégories d'aides dans le secteur du transport ferroviaire, fluvial et multimodal compatibles avec le marché intérieur en application des articles 93, 107 et 108 du TFUE.

### **Art. 10. Règle de transparence**

Toute aide supérieure à 100 000 euros octroyée sur le fondement de la présente loi est publiée sur la plateforme informatique « Transparency Award Module » de la Commission européenne au plus tard douze mois après son octroi.

### **Art. 11. Durée d'application**

La présente loi s'applique jusqu'au 31 décembre 2029.

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

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

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



## Commentaire des articles

### ad article 1<sup>er</sup>

L'article 1<sup>er</sup> définit l'objet et le champ d'application du projet de loi en question. Il autorise le ministre à accorder des aides, dans les limites budgétaires, aux entreprises ferroviaires luxembourgeoises pour l'introduction du DAC, en excluant celles non établies au Luxembourg, en difficulté ou ayant déjà fait l'objet d'une aide illégale.

### ad article 2

L'article 2 du projet de loi sous objet définit les principaux termes utilisés dans la loi, notamment le DAC et les différents types de coûts liés à sa mise en œuvre, à la préparation informatique et « fall-back ». Il précise également les notions d'entreprise ferroviaire, d'entreprise en difficulté, d'intensité de l'aide, d'infrastructure ferroviaire et de trains-pilotes. Ces définitions garantissent une interprétation claire et cohérente du dispositif d'aide et des conditions d'éligibilité.

### ad article 3

L'article 3 précise que les aides doivent avoir un effet incitatif conformément à l'article 6 du règlement de la Commission déclarant certaines catégories d'aides dans les secteurs des transports par chemin de fer et par voie navigable et du transport multimodal compatibles avec le marché intérieur en application des articles 93, 107 et 108 du traité (TBER - [Transport Block Exemption Regulation](#)<sup>1</sup>), c'est-à-dire encourager l'entreprise à réaliser un projet qu'elle n'aurait pas entrepris ou aurait mené de manière limitée sans aide. Cet effet est présumé si la demande est déposée avant le début des travaux, mais peut être contesté si le plan d'affaires montre que l'aide ne modifie pas le comportement de l'entreprise.

### ad article 4

L'article 4 du projet de loi sous objet définit les critères d'éligibilité aux aides pour les entreprises ferroviaires investissant dans le pack de base du programme européen pour le DAC (EDDP – European DAC Delivery Program) et les trains-pilotes, ainsi que pour la collecte des données opérationnelles. L'aide ne peut porter que sur des projets non commencés, avec un financement garanti par le demandeur, et est limitée à 50 % des coûts admissibles.

---

<sup>1</sup> [https://competition-policy.ec.europa.eu/sectors/transport/legislation/lmtg-and-tber\\_en?prefLang=fr#reference-documents](https://competition-policy.ec.europa.eu/sectors/transport/legislation/lmtg-and-tber_en?prefLang=fr#reference-documents)



Les coûts couverts incluent études, équipements, installation, coûts extra-opérationnels, préparation informatique, « fall-back » et coordination du projet, garantissant un soutien ciblé et transparent. En vertu des Lignes directrices relatives aux aides d'État au transport terrestre et multimodal adoptées par la Commission européenne le 16 mars 2026, les coûts admissibles comprennent tous les frais nécessaires à la mise en œuvre des investissements à l'interopérabilité, notamment l'achat et l'installation de la technologie, la gestion de projet et la livraison. Ils incluent également les coûts liés aux études, aux essais, aux autorisations, aux installations pilotes et aux prototypes, ainsi que les dépenses pour la mise à niveau d'une technologie déjà installée.

#### **ad article 5**

L'article 5 du projet de loi fixe la procédure de demande pour bénéficier du régime d'aide. Il prévoit que, pour l'année de démarrage, l'entreprise ferroviaire doit introduire une demande écrite auprès du ministre dans un délai d'un mois à compter de l'entrée en vigueur de la loi. Sous peine d'irrecevabilité, la demande doit contenir plusieurs informations essentielles permettant à l'administration d'évaluer la situation de l'entreprise et la pertinence du projet, notamment l'identification de l'entreprise, la description du projet, sa localisation, les comptes annuels récents ainsi qu'un plan d'affaires et une estimation des coûts éligibles fondée sur des devis ou estimations.

Conformément au principe d'effet incitatif prévu par le règlement européen d'exemption par catégorie (Transport Block Exemption Regulation -TBER), la demande doit être introduite avant le début des travaux liés au projet. Par conséquent, lors de la première demande, l'entreprise ne peut pas encore présenter de factures acquittées. Les coûts sont donc uniquement prévisionnels et justifiés par des devis ou estimations. Les factures acquittées seront produites ultérieurement, lors de la phase de justification des dépenses pour le versement effectif de l'aide.

#### **ad article 6**

L'article 6 encadre la procédure de demande et d'octroi des aides financières aux entreprises, en fixant les délais de transmission des dossiers, le contenu obligatoire et les modalités de versement. Les entreprises doivent transmettre chaque année un état des dépenses du premier semestre avant le 15 septembre et une prévision pour le second, avec les chiffres définitifs à fournir au plus tard le 15 janvier. Le dossier doit comporter la liste des coûts éligibles justifiés, le nombre d'heures prestées et leur coût, les autres aides sollicitées ou perçues, ainsi que tout document nécessaire à l'évaluation.



Le ministre vérifie l'exactitude des informations et peut répartir les fonds au prorata si le budget est insuffisant, en communiquant le montant octroyé par lettre recommandée. Cet article garantit la transparence, la traçabilité et l'équité dans l'octroi des aides, tout en pouvant représenter une charge administrative importante pour les entreprises.

#### **ad article 7**

L'article 7 du projet de loi sous objet impose à l'entreprise la transparence et la coopération dans le cadre du contrôle de l'aide. Elle doit garantir la sincérité et la complétude des informations fournies, transmettre tout document demandé par l'administration et signaler tout changement affectant le dossier de candidature. Ces obligations assurent un suivi rigoureux et conforme aux règles d'octroi des aides.

Le paragraphe 3 ajoute que l'entreprise bénéficiaire de l'aide dans le cadre du projet DAC doit utiliser les équipements acquis grâce à l'aide pendant au moins cinq ans à partir de leur mise en service. L'objectif est d'éviter que les équipements subventionnés soient revendus, abandonnés ou utilisés pour un autre projet peu de temps après leur acquisition.

#### **ad article 8**

L'article 8 du projet de loi prévoit les conditions de perte et de restitution de l'aide. Toute aide perçue indûment doit être remboursée immédiatement, et une cessation volontaire d'activité dans les cinq ans entraîne le remboursement total, sauf si l'entreprise justifie l'impossibilité de poursuivre le projet.

La fourniture d'informations inexactes ou le non-respect des obligations liées à l'octroi de l'aide entraîne également la restitution intégrale avec intérêts légaux, garantissant la bonne utilisation des fonds publics.

#### **ad article 9**

L'article 9 du projet de loi encadre le cumul des aides en précisant qu'elles peuvent être combinées avec d'autres aides compatibles avec le droit européen, à condition que l'intensité totale ne dépasse pas 90 % des coûts admissibles. Cette règle s'applique aux aides nationales ou européennes portant sur les mêmes coûts, garantissant le respect du plafond légal et la conformité avec le droit européen des aides d'État.



L'aide de l'Etat au niveau national est limitée à hauteur maximale de 50% des coûts admissibles, c'est-à-dire les coûts directement liés au DAC, sans que l'aide totale ne puisse dépasser 90% conformément au règlement TBER exemptant le régime d'aide de la notification à la Commission européenne, y inclus tout aide perçue dans le cadre d'un programme de financement européen ou par un autre Etat membre.

**ad article 10**

Conformément à l'article 9 du TBER, l'article 10 sous rubrique impose une obligation de transparence pour les aides supérieures à 100 000 euros, qui doivent être publiées sur la plateforme européenne « Transparency Award Module » dans un délai maximal de 12 mois. Cette disposition assure la traçabilité et la visibilité des aides d'État, conformément aux exigences européennes.

**ad article 11**

L'application du régime d'aide est limitée à une durée de 4 ans (2026-2029). Les aides ne sauront être octroyées et versées qu'à partir de l'entrée en vigueur de la loi votée.



## Fiche financière

Le projet de loi sous examen se propose de soutenir le système de couplage automatique digital dans le transport ferroviaire de marchandises.

Le but du régime d'aide est de soutenir financièrement la transition vers cette technologie afin d'en accélérer le déploiement et de compenser les coûts initiaux élevés pour les opérateurs. Il vise ainsi à moderniser le transport ferroviaire de marchandises, à renforcer son interopérabilité et sa compétitivité, et à favoriser le report modal vers le rail au bénéfice des objectifs climatiques.

Les aides s'avèrent nécessaires étant donné le passage au couplage automatique digital implique des investissements importants et des adaptations des infrastructures et opérations, que les entreprises seules ne pourraient supporter efficacement sans soutien public.


L'octroi et le versement des aides prévues par le régime d'aide se font dans la limite des crédits prévus par la loi budgétaire annuelle.

Pour la promotion du système de couplage automatique digital dans le transport de marchandises, un total de 12.841.625 millions d'euros sur 3 ans (2026-2028), réparti comme suit, est envisagé :

2026	2027	2028	Total
6.758.750€	2.703.500€	3.379.375€	12.841.625 €



## CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSHECK

 La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de [Adobe Systems Incorporated](https://www.adobe.com/reader).

Ministre responsable : Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Projet de loi ou amendement : Projet de loi relative à la promotion du système de couplage automatique digital dans le transport ferroviaire de marchandises

Le check de durabilité est un outil d'évaluation des actes législatifs par rapport à leur impact sur le développement durable. Son objectif est de donner l'occasion d'introduire des aspects relatifs au développement durable à un stade préparatoire des projets de loi. Tout en faisant avancer ce thème transversal qu'est le développement durable, il permet aussi d'assurer une plus grande cohérence politique et une meilleure qualité des textes législatifs.

1. Est-ce que le projet de loi sous rubrique a un impact sur le champ d'action (1-10) du 3<sup>ème</sup> Plan national pour un développement durable (PNDD) ?  
En cas de réponse négative, expliquez-en succinctement les raisons.  
En cas de réponse positive sous 1., quels seront les effets positifs et/ou négatifs éventuels de cet impact ?
2. Quelles catégories de personnes seront touchées par cet impact ?
3. Quelles mesures sont envisagées afin de pouvoir atténuer les effets négatifs et comment pourront être renforcés les aspects positifs de cet impact ?

Afin de faciliter cet exercice, l'instrument du contrôle de la durabilité est accompagné par des points d'orientation – **auxquels il n'est pas besoin de réagir ou répondre mais qui servent uniquement d'orientation**, ainsi que par une documentation sur les dix champs d'actions précités.

### 1. Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous.

[Points d'orientation](#)  
[Documentation](#)

Oui  Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant la promotion du système de couplage automatique digital dans le transport ferroviaire de marchandises, il n'a aucun impact sur le point 1 "inclusion sociale et éducation pour tous" du champ d'action du 3<sup>ème</sup> Plan national pour un développement durable qui indique que la priorité du gouvernement est de renforcer cette cohésion en œuvrant contre tout type d'exclusion sociale et de discrimination, en luttant activement contre la pauvreté et en favorisant l'inclusion sociale.

### 2. Assurer les conditions d'une population en bonne santé.

[Points d'orientation](#)  
[Documentation](#)

Oui  Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant la promotion du système de couplage automatique digital dans le transport ferroviaire de marchandises, il n'a aucun impact sur le point 2 "assurer les conditions d'une population en bonne santé" du champ d'action du 3<sup>ème</sup> Plan national pour un développement durable qui définit le cadre de l'action publique qui s'articule autour des piliers de la santé : promotion, protection et maintien de la santé, prévention, dépistage précoce, médecine curative et réhabilitation.

### 3. Promouvoir une consommation et une production durables.

[Points d'orientation](#)  
[Documentation](#)

Oui  Non



L'objet du projet de loi sous rubrique étant la promotion du système de couplage automatique digital dans le transport ferroviaire de marchandises, il n'a aucun impact sur le point 3 "promouvoir une consommation et une production durables" du champ d'action du 3<sup>ème</sup> Plan national pour un développement durable qui explique que le gouvernement souhaite faire de l'économie circulaire et des circuits courts un secteur phare de notre économie et de notre quotidien.

#### 4. Diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir.

[Points d'orientation](#)  
[Documentation](#)

Oui  Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant la promotion du système de couplage automatique digital dans le transport ferroviaire de marchandises, il n'a aucun impact sur le point 4 "diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir" du champ d'action du 3<sup>ème</sup> Plan national pour un développement durable qui appelle à une croissance plus qualitative et plus inclusive qui nécessite une économie intelligente, à haute valeur ajoutée, consommant moins de ressources et porteuse d'emplois de qualité qui permettent d'assurer une vie décente pour tous.

#### 5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.

[Points d'orientation](#)  
[Documentation](#)

Oui  Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant la promotion du système de couplage automatique digital dans le transport ferroviaire de marchandises, il tombe sous l'objet du point 5 "planifier et coordonner l'utilisation du territoire" du champ d'action du 3<sup>ème</sup> Plan national pour un développement durable qui prévoit 8 pierres angulaires dont:

- la refonte du Programme directeur d'aménagement du territoire (PDAT);
- la mise en procédure de quatre plans directeurs sectoriels;
- la mobilisation de terrains à bâtir;
- la densification et formes d'habitat innovantes;
- un plan qualité de l'air;
- une stratégie de lutte contre le bruit;
- la "European Cross-Border Convention";
- et des zones de co-développement transfrontalières.

#### 6. Assurer une mobilité durable.

[Points d'orientation](#)  
[Documentation](#)

Oui  Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant la promotion du système de couplage automatique digital dans le transport ferroviaire de marchandises, il tombe sous l'objet du point 6 "assurer une mobilité durable" du champ d'action du 3<sup>ème</sup> Plan national pour un développement durable comme permettant au Luxembourg d'être en conformité avec l'article 17 de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire.

#### 7. Arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles.

[Points d'orientation](#)  
[Documentation](#)

Oui  Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant la promotion du système de couplage automatique digital dans le transport ferroviaire de marchandises, il n'a aucun impact sur le point 7 "arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles" du champ d'action du 3<sup>ème</sup> Plan national pour lequel le gouvernement a pris la décision d'intensifier les mesures pour augmenter la part de l'agriculture biologique à 20% d'ici 2025 pour mieux valoriser la diversité biologique, la restaurer et l'utiliser avec discernement en assurant le maintien des services fournis par les écosystèmes. Un objectif clé du Plan national concernant la protection de la nature est ainsi le rétablissement d'au moins 15% des habitats et biotopes dégradés et de leurs services. Ce plan cible aussi d'ici 2021 la création d'environ 1.900 ha et l'amélioration de 2.400 ha d'habitats et biotopes. A long terme, c'est la création de plus de 10.200 ha et l'amélioration de plus de 600 ha d'habitats et biotopes qui sont visées. Le gouvernement veut aussi protéger les eaux souterraines et renaturer les cours d'eau. Il souhaite maintenir l'étendue nationale des forêts et en assurer une gestion durable.

#### 8. Protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable.

[Points d'orientation](#)  
[Documentation](#)

Oui  Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant la promotion du système de couplage automatique digital dans le transport ferroviaire de marchandises, il n'a aucun impact sur le point 8 "protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable" du champ d'action du 3<sup>ème</sup> Plan national qui vise à :

- garantir l'accès à tous à des services énergétiques fiables durables et modernes, à un coût abordable;



- prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions;  
- et à conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable.

**9. Contribuer, sur le plan global, à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable.**

[Points d'orientation](#)  
[Documentation](#)

Oui  Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant la promotion du système de couplage automatique digital dans le transport ferroviaire de marchandises, il n'a aucun impact sur le point 9 " contribuer, sur le plan global à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable" du champ d'action du 3ième Plan national.

**10. Garantir des finances durables.**

[Points d'orientation](#)  
[Documentation](#)

Oui  Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant la promotion du système de couplage automatique digital dans le transport ferroviaire de marchandises, il n'a aucun impact sur le point 10 " garantir des finances durables " du champ d'action du 3ième Plan national qui est relatif au financement de la lutte contre le changement climatique qui exige des solutions ambitieuses et d'énormes flux de capitaux.

**Cette partie du formulaire est facultative - Veuillez cocher la case correspondante**

En outre, et dans une optique d'enrichir davantage l'analyse apportée par le contrôle de la durabilité, il est proposé de recourir, de manière facultative, à une évaluation de l'impact des mesures sur base d'indicateurs retenus dans le PNDD. Ces indicateurs sont suivis par le STATEC.

Continuer avec l'évaluation ?  Oui  Non

(1) Dans le tableau, choisissez l'évaluation : **non applicable**, ou de 1 = **pas du tout probable** à 5 = **très possible**