

## DISPOSITIF D'INTERVENTION REGIONAL SUR LES LIGNES FERROVIAIRES CAPILLAIRE FRET ET LEURS INSTALLATIONS TERMINALES EMBRANCHEES (CAPFRET)

Le transport de marchandises constitue aujourd'hui un domaine d'activité entièrement ouvert à la concurrence, que ce soit entre opérateurs ferroviaires, tout comme avec les autres modes de transport.

Alors que le mode ferroviaire représentait 27 % du tonnage des marchandises transportées en 1990, il n'atteint plus que 10 % en 2015, contre plus de 87% par la route. Ce déclin constitue une exception française au sein de l'Europe du nord.

Jusqu'en 2011, ce mode de transport subissait une dégradation de sa part modale, mais cette tendance s'est stabilisée en 2013-2014. L'année 2015 a même été une année de reconquête du fret ferroviaire. Le rail a été le seul mode de transport en progression, de plus de 5 %, alors que la route et la voie d'eau ont enregistré une baisse respectivement de 2,5 et de 2,6 %.

La politique mise en place par SNCF Réseau, dans le cadre de son contrat de performance signé avec l'Etat, dans le but de réduire le déficit chronique de l'établissement public, a confirmé le désengagement du gestionnaire des infrastructures sur les lignes capillaires (voyageurs et fret, classées 7 à 9), déjà mis en œuvre depuis plusieurs décennies.

A partir de 2015, l'Etat, via l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports en France (AFITF), a programmé 30 M€ pour trois années (2015 - 2017). Cette enveloppe est destinée au financement des travaux de remise en état du réseau ferroviaire capillaire fret.

Ces lignes locales sont exclusivement empruntées par des trains de marchandises, qui permettent de desservir des entreprises depuis les grands axes ferroviaires. Elles constituent un maillon essentiel pour le fret ferroviaire, et représentent environ 3.000 km de lignes (soit 10 % du réseau ferré), empruntées par près de 20 % des trains de fret. L'Etat intervient à hauteur de 30 % par opération.

Le Gouvernement a décidé de prolonger son intervention pour le renouvellement du réseau capillaire fret sur trois années supplémentaires (2018 - 2020) en abondant l'enveloppe financière initialement programmée.

La Région Grand Est est actuellement irriguée par 567 km de lignes capillaires fret (voies ferrées locales dédiées au seul fret) supportant un trafic annuel de l'ordre de 6,5 millions de tonnes de produits en vrac et de marchandises. Près de 70 embranchements ferrés (Installations Terminales Embranchées - ITE) sont référencés sur le territoire régional sur ces seules lignes. Ces embranchements permettent de desservir des entreprises, des silos, des carrières qui les relient directement au réseau ferré principal.

La démarche initiée par la Région Grand Est, que SNCF Réseau et l'Etat souhaitent poursuivre, conduit à proposer la mise en place d'un dispositif d'intervention régional stabilisé jusqu'en 2020, afin de donner de la visibilité aux chargeurs et de créer les conditions d'un renforcement de l'attractivité des secteurs desservis.

Ce dispositif s'inscrit en cohérence avec les orientations stratégiques régionales en matière de maintien et de développement des emplois dans les zones ciblées prioritairement par le pacte de ruralité, et de manière plus large en matière de développement durable en évitant le report de trafics de marchandises de la voie ferroviaire vers la route.

## ► OBJECTIFS

Ce dispositif vise à définir et stabiliser, à l'échelle du Grand Est, des mesures d'accompagnement permettant aux entreprises et aux chargeurs d'inscrire dans la durée leur organisation logistique en privilégiant l'usage du réseau ferroviaire pour le transport de leurs marchandises (production et approvisionnement).

Par ce dispositif, la Région Grand Est souhaite pérenniser et développer l'activité du fret ferroviaire sur les lignes capillaires du territoire régional.

Deux leviers d'actions pour la Région Grand Est sont identifiés pour viser un développement économique reposant sur le fret ferroviaire et favoriser le report modal des flux de marchandises :

- l'aide à la remise en état pour les lignes capillaires fret faisant partie du Réseau Ferroviaire National ;
- l'aide pour les études de création, de remise en état et de modernisation des Installations Terminales Embranchées (ITE) implantées sur les lignes capillaires fret.

Au-delà des autres interventions relevant déjà de son champ légal d'intervention, via le développement économique et le transport, la Région met en place ce dispositif volontariste pour développer l'utilisation des modes de transports alternatifs à la route et favoriser la multimodalité entre les différents modes de transports de marchandises.

Pour cela, et dans la mesure où le maintien des infrastructures ferroviaires existantes nécessite des investissements conséquents, dont l'expérience montre qu'ils ne peuvent être pris en charge ni par le gestionnaire seul ni par les chargeurs et les utilisateurs de ces voies ferrées, la Région Grand Est souhaite accompagner financièrement les porteurs de projets.

La Région Grand Est n'étant propriétaire ni des voies ferrées, ni des emprises foncières sur lesquelles ces projets sont développés, il s'agit donc d'une intervention volontariste de la collectivité, nécessaire au développement de la performance du réseau de transport, de son économie et de son attractivité, qui s'inscrit en accompagnement du transfert modal des marchandises vers un mode de transport plus durable.

## ► TERRITOIRE ELIGIBLE

Le territoire éligible correspond à celui de la Région Grand Est, pour toutes les lignes capillaires classées UIC 7 à 9 SV (Sans Voyageurs) existantes et/ou en activité.

## ► BENEFICIAIRES

### DE L'AIDE

**Pour les études préalables à la création ou à la modification d'une Installation Terminale Embranchée sur les UIC 7-9 SV, le bénéficiaire peut être :**

- SNCF Réseau ;
- les collectivités territoriales ou leur groupement ;
- les chambres consulaires ;
- les établissements publics ;
- les associations ;
- les syndicats mixtes ouverts ;
- les sociétés publiques portuaires.

### **Pour les investissements :**

- 1- *Si l'infrastructure ferroviaire fait partie du Réseau Ferré National (RFN), le bénéficiaire est SNCF Réseau.*
- 2- *Si l'infrastructure ferroviaire est confiée à un gestionnaire tiers autre que SNCF Réseau, le bénéficiaire peut être (liste non exhaustive) :*
  - les collectivités territoriales ou leurs groupements ;
  - les chambres consulaires ;
  - les établissements publics ;
  - les associations (ex : association syndicale libre, etc.) ;
  - les syndicats mixtes ouverts ;
  - les sociétés publiques portuaires.

### **DE L'ACTION**

Les bénéficiaires de l'action sont : les utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire (entreprises ferroviaires, exploitants ferroviaires, opérateurs ferroviaires, embranchés, propriétaire et/ou gestionnaire de l'infrastructure) ainsi que les territoires bénéficiant indirectement de la dynamique économique liée à l'activité industrielle. Les définitions sont précisées en fin de document.

## **► PROJETS ELIGIBLES**

### **NATURE DES PROJETS :**

- **Etudes :**
  - études préalables à la création ou à la modification d'une Installation Terminale Embranchée (ITE) pour accompagner le développement de l'activité existante ou en phase d'installation d'entreprises sur une installation connectée à une ligne capillaire fret classée UIC 7-9 SV : études de potentiels et de développement d'un flux ferroviaire, de faisabilité technique, économique et financière, de montage juridique, plan de sécurité, de circulation, etc.
  - études pré-opérationnelles (AVP et PRO).
- **Investissements :** les travaux de remise en état de l'infrastructure ferroviaire pour une ligne capillaire fret ou la partie publique d'une Installation Terminale Embranchée connectée à une ligne capillaire fret classée UIC 7-9 SV.

## **► DEPENSES ELIGIBLES**

Sont éligibles les dépenses HT pour les études et travaux, les frais de MOA et MOE, et les frais annexes et de prestations intellectuelles (diagnostic, mission de bureau de contrôle, études de sol, etc.) ainsi que toutes dépenses nécessaires à la bonne réalisation des projets.

### **Pour les études :**

- les études préalables : études de potentiels de développement d'un flux ferroviaire, de faisabilité technique, économique et financière, de montage juridique, du plan de sécurité, de circulation.
- les études pré-opérationnelles AVP et PRO.

### **Pour les Investissements :**

- le remplacement des rails ;
- le remplacement et le bourrage du ballast ;
- le remplacement des traverses ;
- le remplacement des appareils de voie ;
- le renouvellement de platelage des passages à niveaux ;
- l'épuration des zones boueuses ;
- les joints, serrages (tirages de fer, graissages, remplacements d'éclisses) ;
- le remplacement de la signalisation ferroviaire ;
- le remplacement des caténaires ;
- la réfection, l'entretien, le remplacement des Ouvrages d'Art (pont rail, buses, dalots) ;
- le débroussaillage ;
- le raccordement (appareil de voie, signalisation) de l'ITE de la 1ere partie (propriété de SNCF Réseau) au Réseau Ferré National ;
- la création des installations de sécurité entre la partie inscrite au RFN et la partie confiée à un gestionnaire tiers (pour les cas de transferts de gestion et de propriété).

### **DEPENSES INELIGIBLES (EN INVESTISSEMENTS) :**

- la suppression ou la création de passages à niveau ;
- les charges de maintenance (entretien, visites de surveillance) ;
- la signalisation routière ;
- les investissements sur la partie privée existante de l'ITE : voie ferrée, emprise foncière, appareil de voies, ouvrages d'art constituant les voies d'approche, signalisation ;
- les investissements liés aux surfaces de circulations permettant la continuité du passage sur les ponts routes : trottoirs, éclairages, réseaux divers, bande de roulements, balustrades.
- Tout investissement sur les infrastructures hors réseau ferroviaire de capillaire fret (UIC 7 à 9 SV). Les travaux pour des embranchements (ITE) sur le réseau ferré classé UIC 1 à 6 et 7-9 AV (avec voyageurs) ne sont pas éligibles au titre de ce programme d'aide.

### **METHODE DE SELECTION**

En cohérence avec la volonté de la collectivité régionale d'un pilotage actif de son dispositif sur le territoire, il est demandé aux partenaires d'associer les services de la Région Grand Est (Direction des Transports et de la Mobilité, Service Projets et Equipements) très en amont de la réflexion pour que le programme corresponde aux orientations régionales. Pour chaque projet, la Région se réservera dans tous les cas le droit d'apprécier l'opportunité de son intervention.

La Région Grand Est veillera également à ce que les projets soient réfléchis selon une approche intégrée traitant l'ensemble des périmètres ou phasant, le cas échéant, dans le temps leur traitement. De même, dès les premières réflexions les éventuels cofinanceurs seront identifiés, notamment via le bloc intercommunal, afin de les associer à la définition du projet et de faciliter son montage financier.

## ► NATURE ET MONTANT DE L'AIDE REGIONALE

**Nature**  subvention

subvention remboursable

**Section**  investissement

fonctionnement

### Etudes

#### Taux:

- 50% appliqué à un montant maximum d'études préalables plafonné à 50 000 € HT ;
- 33,33 % appliqué pour les études pré-opérationnelles (AVP et PRO).

### Investissements : travaux :

**Taux** : 33,33% du montant global HT éligible.

**Le montant** de l'aide régionale est plafonné, par ligne capillaire fret, à :

- 2 000 000 € HT pour une pérennité à 5 ans ;
- 3 000 000 € HT pour une pérennité à 10 ans.

### Conditions de financement :

L'aide régionale au titre de ce programme d'investissement CAPFRET est octroyée dès que les conditions suivantes sont remplies :

- l'opération d'investissement d'une ligne capillaire fret devra être éligible aux fonds publics de l'Etat (AFITF) et aux financements des collectivités locales et du propriétaire/gestionnaire de la voie ;
- la signature d'une convention de financement entre le propriétaire/gestionnaire (maitre d'ouvrage) de la voie et les partenaires publics détaillant la nature des investissements et la durée de pérennité des investissements pour une durée minimale de 5 ans ou 10 ans selon le plafond retenu pour l'intervention de la Région Grand Est ;
- la signature d'un protocole contractuel entre le propriétaire/gestionnaire de la voie ferrée et les « chargeurs » utilisateurs de la voie modernisée pour le financement de la gestion et de la maintenance de la voie, de ses abords, des ouvrages d'art sur la période de pérennité des investissements engagés (5 ou 10 ans).

## ► LA DEMANDE D'AIDE

### MODE DE RECEPTION DES DOSSIERS

Fil de l'eau

Appel à projet

Appel à manifestation d'intérêt

### TOUTE DEMANDE DOIT FAIRE L'OBJET D'UNE LETTRE D'INTENTION AUPRES DE LA REGION GRAND EST

Cette lettre adressée au Président de la Région Grand Est doit démontrer que l'aide allouée a un effet incitatif. Si cet effet n'est pas démontré (maintien ou accroissement du trafic fret ferroviaire, pérennité), l'aide ne pourra être accordée. La lettre de demande d'aide régionale sera accompagnée :

- du nom du porteur de projet, de son statut ;
- d'une description du projet et de sa localisation, la nature administrative de la ligne capillaire concernée (RFN ou pas, propriétaire, gestionnaire), le nombre d'ITE, leurs situations et les entreprises embranchées sur la ligne, le potentiel de développement, les caractéristiques de la ligne (longueur, capacité du tonnage, âge de la voie, nombre et caractéristiques des ouvrages d'art, nombre de passages à niveaux, etc.) ;
- une présentation des performances des infrastructures avant et après les investissements engagés et des besoins exprimés par les utilisateurs (charge à l'essieu, vitesse) ;
- du plan de financement des études et des investissements à engager pour une durée la pérennité déterminée ;
- des devis descriptifs et estimatifs des études et des investissements à réaliser ;
- de la délibération du maître d'ouvrage si la demande provient d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public approuvant le projet ;
- du montant du financement public estimé nécessaire pour le projet, le montant de l'aide régionale sollicitée ;
- du calendrier de réalisation ;
- d'un prévisionnel des appels de fonds.

**La date de réception par la Région Grand Est de la lettre de demande de subvention doit être antérieure à la date de démarrage de l'opération (études ou travaux).**

### ► ENGAGEMENTS DU BENEFICIAIRE

Le bénéficiaire s'engage à mentionner le soutien financier de la Région Grand Est dans tout support de communication.

### ► MODALITÉS DE VERSEMENT DE L'AIDE

Les modalités de versement seront précisées dans les décisions attributives de subvention et les conventions de financement spécifiques.

### ► MODALITÉS DE REMBOURSEMENT EVENTUEL DE L'AIDE

La Région Grand Est se réserve le droit de ne pas verser au bénéficiaire tout ou partie de l'aide régionale et/ou de faire mettre en recouvrement par le Payeur Régional sur présentation d'un titre de recette qu'elle serait amenée à émettre, le montant intégral de l'aide régionale versée, dans les hypothèses indiquées ci-après :

- en cas de manquement total ou partiel du bénéficiaire à un quelconque des engagements et obligations issus des présentes ;
- en cas d'inexactitude sur les informations fournies et les déclarations faites par le bénéficiaire à la Région Grand Est ;
- en cas de procédure collective ou de règlement amiable du bénéficiaire ;
- en cas de transfert de l'activité économique hors de la région Grand Est ;
- dans l'hypothèse d'un transfert de propriété de la voie ferrée non prévu initialement par les cocontractants sous quelque forme que ce soit (notamment vente, fusion, scission, apports partiels de son actif à une ou plusieurs autres personnes morales, etc.),

- en cas de non présentation par le bénéficiaire à la Région Grand Est des documents destinés au versement de la subvention dans le délai de 3 mois suivant la date limite de réalisation de l'opération.

## ► SUIVI – CONTRÔLE

L'utilisation de l'aide octroyée fera l'objet d'un contrôle systématique portant en particulier sur la réalisation effective des opérations et le respect des engagements du bénéficiaire.

## • DISPOSITIONS GENERALES

- L'instruction ne pourra débuter que si le dossier est réputé complet ;
- Le versement d'une aide régionale (ou son renouvellement) ne constitue en aucun cas un droit acquis ;
- La conformité du projet aux critères d'éligibilité n'entraîne pas l'attribution automatique de l'aide sollicitée. En effet, la Région Grand Est conserve un pouvoir d'appréciation fondé notamment sur le degré d'adéquation du projet présenté avec ses axes politiques, la disponibilité des crédits, le niveau de consommation de l'enveloppe budgétaire ou encore l'intérêt régional du projet ;
- L'aide régionale (ou son renouvellement) ne peut être considérée comme acquise qu'à compter de la notification au bénéficiaire de la décision d'attribution prise par l'organe délibérant compétent ;
- L'attribution d'une aide régionale se fait dans la limite des crédits votés au cours de l'exercice d'attribution de l'aide ;
- Les principes suivants encadrent également la mise en application financière du dispositif :
  - les montants plafonds sont valables durant 5 ans ou 10 ans par ligne capillaire ceci à compter de la signature de la première convention. Les subventions peuvent être consommées via plusieurs conventions ;
  - pour tous les porteurs, il sera exigé la systématisation des optimisations des programmes, y compris ceux portés sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, sous forme d'estimations détaillées et optimisées des travaux, des frais de maîtrise d'ouvrage et des honoraires de maîtrise d'œuvre.

## • DEFINITIONS – GLOSSAIRE

- **Chargeur** : entité à l'origine du flux de marchandise ;
- **ITE** : Installation Terminale Embranchée constituée de deux parties (*SNCF Réseau*) :
  - la première partie englobe toutes les infrastructures ferroviaires nécessaires au raccordement de la voie privative (ou à usage privatif de l'embranché) aux voies du Réseau Ferré National (RFN) : aiguillage de liaison, installations de protection... situées sur les emprises foncières du domaine public de SNCF Réseau qui en est le propriétaire.
  - la seconde partie de l'ITE constitue la partie privative (ou à usage privatif) et comprend les voies ferrées ainsi que tous les équipements logistiques liés au chargement et/ou déchargement des marchandises.

Définitions issues du *Décret n°2017-439 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises* :

- **Embranché** : tout établissement raccordé au Réseau Ferré National, parfois nommé « chargeur » ;
- **Entreprise ferroviaire** : une entreprise titulaire d'un certificat de sécurité ou d'une autorisation de sécurité ;
- **Exploitant ferroviaire** : un gestionnaire de l'infrastructure ou un opérateur de transport ;
- **Opérateur de transport** : une entreprise ferroviaire ou une entreprise effectuant des circulations ferroviaires de marchandises sur les infrastructures ferroviaires ;
- **Gestionnaire de l'infrastructure** : toute entité ou entreprise chargée notamment de l'établissement de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic et du système de signalisation et de contrôle-commande. Les fonctions de gestionnaires de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs entités ou entreprises ;
- **Voies d'approche** : les voies situées entre les voies du RFN et l'enceinte de l'établissement raccordé. Cela correspond à la seconde partie de l'ITE.