

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

Délibération N° 22SP-1900 / Séance Plénière du 20 octobre 2022  
Direction : Direction Générale Adjoint en charge des Mobilités

Le transport de marchandises constitue aujourd'hui un domaine d'activité entièrement ouvert à la concurrence, différents opérateurs ferroviaires peuvent proposer leurs offres de services (22 opérateurs en 2017), tout comme pour les autres modes de transport.

Alors que le mode ferroviaire représentait 27 % du tonnage des marchandises transportées en France en 1990, il n'atteint plus que 9 % en 2020, contre plus de 88,3% par la route. Ce déclin particulièrement marqué 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 pluriannuel signé avec l'Etat, qui prévoit une réduction du déficit de l'établissement public, a confirmé le désengagement du gestionnaire des infrastructures sur les lignes capillaires voyageurs, classées 7-9 AV, et son retrait des lignes capillaires fret, classées 7 à 9 SV.

A partir de 2015, l'Etat, via l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports en France (AFITF), a programmé 30 M€ sur trois années (2015 - 2017) pour le financement des travaux de remise en état du réseau ferroviaire capillaire fret. 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. Jusqu'à présent l'Etat intervenait à hauteur de 30 % pour les opérations de remise en état des lignes de ce réseau.

En septembre 2021, l'Etat a produit une stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire reposant sur 3 axes et 72 mesures. L'axe 3 : *accompagner la modernisation et le développement du réseau* et la mesure 68 : *amplifier l'effort de modernisation des capillaires fret* visent particulièrement les infrastructures liées spécifiquement au fret ferroviaires sur les lignes capillaires.

Ces lignes locales sont exclusivement empruntées par des trains de marchandises, qui permettent de desservir des entreprises depuis les axes ferroviaires du réseau structurant. Elles constituent un maillon essentiel pour le fret ferroviaire, et représentent à l'échelle nationale environ 3 000 km de lignes, soit 10 % du réseau ferré national, qui sont empruntées par près de 20 % des trains de fret.

En 2022, la Région Grand Est est irriguée par 454 km de lignes capillaires fret (voies ferrées locales dédiées au seul trafic de fret) supportant un trafic annuel de l'ordre de 5 millions de tonnes de produits en vrac et de marchandises. Il est à noter que depuis 2015, malgré les actions volontaristes engagées par la Région en accompagnement des interventions de l'Etat, le réseau des lignes capillaires en Grand Est s'est contracté fortement (629 km en 2015, 567 km en 2018). 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 industries, des silos, des carrières qui les relie directement au réseau ferré structurant.

Les démarches initiées par la Région Grand Est, pour accompagner SNCF Réseau et l'Etat dans la préservation de ce réseau local stratégique, a conduit à proposer la mise en place d'un dispositif d'intervention régional stabilisé, 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 pour la 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.

Depuis la mise en œuvre du dispositif CAPFRET en janvier 2018, ce sont 12 lignes capillaires fret qui ont pu être sauvegardées, représentant un montant total d'investissement de l'ordre de 55,2 M€ HT de travaux, intégrant un accompagnement de la Région à hauteur de 16,3 M€.

S'agissant des investissements nécessaires pour la période 2022-2028, SNCF Réseau a présenté en 2021 un montant global de travaux estimé à 289 M€, devant être engagé à très court terme pour permettre de pérenniser les circulations de trains de fret sur les lignes concernées. En effet, plusieurs lignes risquent une fermeture au trafic si de nouveaux travaux de régénération ne sont pas engagés rapidement en 2023-2024. Après de nombreux échanges et réunions avec l'Etat et SNCF Réseau, les engagements financiers de court terme ont pu être réévalués à hauteur de 171,6 M€ en tenant compte du phasage des opérations et des premiers résultats des études de faisabilité réalisées par SNCF Réseau sur plusieurs lignes.

Malgré tout, le niveau d'engagement constitue un véritable mur d'investissement nécessitant une attention particulière de la part de la Région Grand Est, et l'adaptation des modalités d'intervention de la collectivité par rapport au dispositif voté en 2018. Aussi, pour conforter les préconisations techniques, la Région a engagé une contre-expertise des études diligentées par SNCF Réseau sur les 5 lignes pour lesquelles le montant des investissements est le plus élevé : Oiry/Esternay, Coolus/Luyères, Troyes/Polisot, Neufchâteau/Gironcourt et Pont Saint Vincent/Rosières aux Salines.

## ► 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, approvisionnement, et expédition).

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 (UIC 7 - 9 SV) ou dont la propriété a été transférée dans le cadre d'une démarche volontaire portée par les acteurs locaux ;
- 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 de compétences, 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 l'intermodalité 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 propriétaire (l'Etat), ni 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 ni gestionnaire ni propriétaire des voies ferrées et 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 ferroviaire, 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 le financement des travaux sur toutes les lignes capillaires classées UIC 7 à 9 SV (Sans Voyageurs) existantes et/ou en activité, y compris celles dont la propriété a été transférée dans le cadre d'une démarche volontaire portée par les acteurs locaux ;
- Pour le financement des études d'opportunité relatives aux ITE sur toutes les lignes capillaires classées UIC 7 à 9 SV (sans voyageurs) et AV (avec voyageurs),

## ► BENEFICIAIRES

### DE L'AIDE

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

- SNCF Réseau ;
- les collectivités territoriales ou leur groupement ;
- les chambres consulaires ;
- les établissements publics ;
- les associations (ex : association syndicale libre, etc.) ;
- les syndicats mixtes ouverts ;
- les sociétés d'économie mixte ;
- les sociétés publiques portuaires ;
- les embranchés, sous réserve de la vérification de la compatibilité de l'aide avec le régime des aides d'état.
- 

### **Pour les investissements :**

- 1- Si l'infrastructure ferroviaire fait partie du Réseau Ferré National (RFN), le bénéficiaire est SNCF Réseau.
- 2- Si la propriété de l'infrastructure ferroviaire a été transférée dans le cadre d'une démarche volontaire portée par les acteurs locaux, 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 d'économie mixte ;
- 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 d'opportunité 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 AV et 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. Pour les structures exerçant une activité économique concurrentielle, l'aide sera attribuée conformément aux articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, prioritairement sur la base du règlement 1407/2013 de la Commission européenne relatif aux aides de minimis, ou à défaut, sur celle de tout autre régime d'aide d'Etat compatible.
  - études pré-opérationnelles (AVP et PRO) pour les travaux à réaliser sur les lignes UIC 7-9 SV.
- **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 d'opportunité : 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 le réalisation des travaux.

- **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 ;
  - le traitement des joints et des équipements de serrage (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 1<sup>ère</sup> 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) et voyageurs (UIC 7 à 9 AV). Les études pour des embranchements (ITE) sur le réseau ferré classé UIC 1 à 6 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 Générale Adjointe en charge de la Mobilité, Service Programmation des Infrastructures et des Points d'Accès) 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 d'opportunité

**Taux:**

- 50 % appliqué à un montant maximum éligible d'études d'opportunité plafonné à 50 000 € HT ;

### Investissements : études pré-opérationnelles (AVP/PRO) et travaux (sur l'ensemble de la ligne):

**Taux :**

- 33,33 % du montant global HT éligible, pour des travaux dont le montant global est inférieur à 9 M€ HT ;
- 25% du montant global HT éligible, pour des travaux dont le montant global est supérieur à 9 M€ HT. Une bonification portant le taux d'intervention de la Région à 27,5 % pourra être appliquée, si les Départements apportent un soutien à hauteur de 25% du montant global éligible.

### 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 ou autres) 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 performances de la ligne permise par les travaux ;
- 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.

## ► 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 conditions conventionnelles qui seront contractualisées ;
- 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 subventions peuvent être attribuées via plusieurs conventions, mais sur la base d'un projet global portant sur l'ensemble d'une même ligne ;
  - pour tous les porteurs, il sera exigé la systématisation de la prise en considération des optimisations des programmes proposées dans le cadre des contre-expertises techniques menées par le Conseil Régional, y compris pour les opérations portées sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, sous la 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.