

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

Délibération n°25CP-1964 du 14 novembre 2025
Direction Générale Adjointe aux Mobilités

Le présent dispositif est applicable sous réserve qu'il ne fasse pas obstacle à l'application du droit européen et du droit national.

• OBJECTIF

Le dispositif CAPFRET, socle de la politique régionale en matière de fret ferroviaire, vise à accompagner financièrement les projets liés à la régénération des lignes capillaires fret du Grand-Est.

Ce dispositif s'inscrit dans la stratégie régionale de report modal et de soutien au fret ferroviaire de proximité, en s'appuyant sur un cadre clair, contractualisé, et adapté aux réalités économiques des projets industriels et logistiques locaux.

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.

Alternatives au transport routier de marchandises, les lignes dédiées au fret constituent un réseau nécessaire pour limiter les émissions de gaz à effet de serre, contribuant ainsi à plus de sobriété énergétique. Convaincue de l'attrait du ferroviaire pour le transport de marchandises, la Région est déterminée à maintenir et à développer le fret sur les lignes Grand Est.

Le travail mené par le Comité d'Orientation pour les Infrastructures (COI) à la demande de l'Etat a permis la remise d'un rapport en mars 2022 portant sur le bilan et les perspectives des investissements pour les mobilités et les transports.

La Région a fait valoir notamment les enjeux transversaux à l'échelle régionale et le cadrage identifié par l'Etat rejoint en grande partie les priorités de la Région, avec notamment la sauvegarde et le développement du fret ferroviaire notamment les interventions sur les lignes capillaires fret identifiées par la Région Grand Est aux échéances de la future programmation, la modernisation des axes ferroviaires nationaux structurants, les LDFT, les REM(E) ainsi que la mise en accessibilité PMR des gares.

• 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.

• BENEFICIAIRES 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/ACTIONS ELIGIBLES

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 la 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 1ère 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 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.

• **NATURE ET MONTANT DE L'AIDE**

Nature : *subvention*
 Section : *Investissement*

Taux:

- **Etudes d'opportunité : 50 % appliqué à un montant maximum éligible d'études d'opportunité plafonné à 50 000 € HT ;**
- **Investissements : études pré-opérationnelles (AVP/PRO) : 40 % du montant global HT éligible plafonné à 400 000 € HT.**
- **Investissements : ETUDES pré-opérationnelles (AVP/PRO) et TRAVAUX (sur l'ensemble de la ligne capillaire) : 33,33 % du montant global HT éligible.**

• **MODALITES DE DEMANDE D'AIDE**

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.

• MODALITES DE VERSEMENT DE L'AIDE

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

• MODALITES DE REMBOURSEMENT DE L'AIDE EN CAS DE REALISATION PARTIELLE OU DE NON REALISATION

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 - CONTROLE

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 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 des travaux, des frais de maîtrise d'ouvrage et des honoraires de maîtrise d'œuvre.