

INFRASTRUCTURES, TRANSPORTS ET MER

MINISTÈRE DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE
TRANSPORTS

*Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer*

Direction des transports

Sous-direction des transports ferroviaires
et collectifs et des déplacements urbains

Bureau des opérateurs
de transport ferroviaire

Note technique du 3 octobre 2018 relative à l'aide à la création et à la modernisation d'installations terminales embranchées (ITE)

NOR : TRAT1817551N

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Date de mise en application : immédiate.

Résumé : les installations terminales embranchées (ITE) sont, pour la très grande majorité des flux ferroviaires, les points d'entrée des marchandises sur le réseau ferré national. Il convient donc de favoriser, par une politique visant à les rendre plus performantes, l'utilisation de ces installations, outils essentiels pour maintenir et développer les trafics ferroviaires.

Les autorités françaises ont soumis à l'approbation de la Commission européenne un régime d'aides portant sur la participation au financement d'investissements concourant à la création, la réactivation, la rénovation ou l'extension de la seconde partie d'ITE appartenant à une société privée.

Le 3 janvier 2018, la Commission a décidé de ne pas soulever d'objections à l'encontre du régime d'aides proposé au motif qu'il est compatible avec le marché intérieur en vertu de l'article 93 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. La décision rendue publique le 1^{er} mars 2018 est référencée sous le numéro Aide d'État SA 48483.

Cette note technique a pour objet de présenter les éléments du dispositif approuvé par la Commission européenne et l'implication des services de l'État dans sa mise en œuvre.

Catégorie : note technique adressée par le DGITM aux services chargés de leur application.

Domaine : écologie, développement durable, transports.

Type : instruction aux services déconcentrés.

Mots clés liste fermée : Energie-Environnement-Transports.

Mots clés libres : installations terminales embranchées – régime d'aides.

Annexes :

- Annexe 1. – Analyse des flux et des prévisions de trafics ;
- Annexe 2. – Vérification de la réalisation des travaux ;
- Annexe 3. – Mesure du niveau d'utilisation de l'ITE.

La ministre chargée des transports; aux préfets de région; à la direction régionale de l'équipement, de l'aménagement et du logement (DREAL); à la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France (pour attribution); au secrétariat général du Gouvernement; au secrétariat général du MTES et du MCT; à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM); au ministère de l'économie et des finances; à la direction générale des entreprises (DGE) (pour information).

L'activité de fret ferroviaire connaît depuis de nombreuses années des difficultés d'adaptation face à la très forte concurrence du mode routier. Dans un contexte où le mode routier domine très largement le marché du transport de marchandises en France, avec plus de 87 % de part de marché et fixe les standards en termes de prix et de qualité de service, l'offre de fret ferroviaire s'est progressivement réduite. Cette situation a conduit certains chargeurs à se détourner de ce mode et à arrêter l'utilisation de leurs installations terminales embranchées (ITE)¹, soit en les fermant, soit en cessant de les entretenir. Sur un total estimatif de 2 500 à 3 000 ITE en France, on peut considérer que près de la moitié n'est plus utilisée aujourd'hui. Parallèlement, de nouveaux utilisateurs potentiels du mode ferroviaire (par exemple des entreprises de BTP autorisées à ouvrir une nouvelle carrière) hésitent à investir pour s'équiper d'installations ferroviaires permettant le chargement ou le déchargement direct de trains.

Les ITE permettent la desserte ferroviaire directe de sites d'activité économique, notamment de production industrielle et agricole, et évitent ainsi les « ruptures de charges » qui se manifestent par un stockage temporaire et/ou un transbordement des marchandises sur un site intermédiaire. Elles constituent des éléments essentiels de l'attractivité du fret ferroviaire (environ 80 % du trafic fret s'effectue aujourd'hui au départ ou à destination d'une ITE en France).

Pour faciliter le recours au transport ferroviaire, il est donc apparu essentiel d'améliorer l'accès au réseau ferré en favorisant l'utilisation des ITE, et de travailler à la mise en place d'un dispositif d'aides favorisant leur création ou modernisation. Ces aides devraient permettre de développer ou conserver au mode ferroviaire des flux de transport qui, sans leur octroi, seraient très probablement transférés au mode routier.

1. Portée du dispositif

Les autorités françaises ont obtenu un accord de la Commission pour la mise en place d'un régime général d'aides portant sur le soutien au financement d'investissements concourant à la création, la réactivation, la rénovation ou l'extension de la seconde partie d'une ITE, appartenant à une entité privée. Ces aides seront apportées au cas par cas directement par les collectivités territoriales, notamment les régions auxquelles les lois de décentralisation successives ont attribué la compétence d'aide au développement économique.

2. Bénéficiaires du dispositif

Les entreprises bénéficiaires d'une aide peuvent relever de deux catégories :

- soit elles sont raccordées au réseau ferré national et possèdent déjà une ITE (dont elles sont responsables de l'organisation et du fonctionnement) devant faire l'objet d'une réactivation ou d'une remise à niveau pour pouvoir être exploitée de manière plus efficace ;
- soit elles souhaitent développer, dans le cadre de leur activité, le transport de marchandises par voie ferrée et ont, pour ce faire, la volonté de créer une ITE.

Le régime d'aides peut potentiellement s'appliquer à tous les secteurs d'activité de l'économie (industrie, agriculture, commerce et logistique). Tous les types d'entreprises, aussi bien les grandes entreprises que les PME, sont susceptibles d'être bénéficiaires du régime d'aides.

¹ Une ITE est composée de deux parties. La première partie de l'ITE est constituée principalement d'un appareil de voie servant au raccordement au réseau ferré national et appartient à SNCF Réseau, tandis que la seconde partie appartient à un propriétaire privé qui en assume la gestion. Cette seconde partie a une longueur très variable et peut intégrer une voie d'approche pouvant aller de quelques dizaines de mètres à plusieurs kilomètres (les cas dépassant cinq kilomètres étant toutefois très rares).

3. Les autres caractéristiques du dispositif

Le régime d'aides approuvé par la Commission se caractérise par les éléments suivants :

- Il est limité dans le temps (5 ans), avec une entrée en vigueur en mars 2018.
- Il distingue deux grandes catégories de travaux/investissements : (i) ceux portant sur l'extension ou l'agrandissement d'une ITE existante, ou encore sur la rénovation d'une ITE en fin de vie, et (ii) ceux concernant la création d'une ITE ou la réactivation d'une ITE qui n'est actuellement plus utilisée.

Ces deux catégories ne se traduisent pas par les mêmes besoins et présentent donc des plafonds différents. Les montants maximaux d'aide par projet, fixés à 2,5 M€ pour un projet de création ou de réactivation d'ITE et à 2 M€ pour un projet d'extension ou de rénovation, ont été établis en recensant, grâce à une enquête réalisée par l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF) auprès d'entreprises susceptibles d'être intéressées, la liste des principaux projets suffisamment mûrs pour pouvoir faire l'objet d'une aide, ainsi que leurs coûts respectifs.

Le seuil minimum d'aide pour un projet est fixé à 20 000 €.

- Les aides seront octroyées sous forme de subventions directes. Le montant total des investissements est aujourd'hui estimé, au vu des éléments sur les projets déjà recensés, à environ 60 M€, soit un budget annuel prévisionnel de 12 M€. L'aide publique versée pour l'extension, la rénovation, la création ou la réactivation d'une ITE ne pourra pas être supérieure à la moitié de l'investissement total nécessaire.
- Toutes les infrastructures et tous les équipements utilisés exclusivement et directement pour effectuer des opérations de transport ferroviaire de marchandises sont éligibles aux aides, notamment les voies, les plates-formes de chargement, les zones de chargement goudronnées, les installations d'éclairage, les systèmes de grues, les équipements fixes de chargement, les ponts-basculés, les installations conçues pour la manœuvre du matériel roulant et les engins de traction ferroviaire utilisés sur l'ITE.
- Enfin, l'octroi d'une aide est conditionné à la réalisation d'une étude comprenant une analyse des flux et des prévisions de trafics au départ et à l'arrivée de l'installation devant faire l'objet de l'aide et un engagement du propriétaire de l'ITE/chargeur de générer, à conditions économiques égales par ailleurs, des trafics de fret ferroviaire depuis cette installation, pendant au moins cinq ans. Il sera effectué un contrôle annuel par les collectivités territoriales de cet engagement. Un remboursement partiel ou total de la subvention peut être prévu en cas de non-respect volontaire des engagements pris par le bénéficiaire.

4. Mise en œuvre et suivi du dispositif par les services de l'État

Pour chaque projet susceptible de faire l'objet d'une aide, un dossier contenant l'étude d'analyse des flux et de prévisions de trafics devra être déposé par le chargeur auprès de la collectivité territoriale qu'il sollicite pour l'octroi d'une subvention et qui est la seule décisionnaire pour le versement de cette aide.

Afin de pouvoir informer la Commission européenne que le dispositif est mis en œuvre conformément aux engagements initiaux des Autorités françaises, un suivi sera réalisé pour le compte du ministère de la transition écologique et solidaire par les services en charge des transports ferroviaires au sein des Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) en liaison étroite avec les Régions et autres collectivités territoriales concernées.

Ce suivi sera alors effectué en trois phases :

- Phase 1 : analyse des flux et des prévisions de trafics : lors du dépôt de la demande de subvention, la DREAL devra être rendue destinataire par la Région ou collectivité territoriale des éléments constitutifs du dossier transmis par l'entreprise (chargeur) comprenant notamment l'étude d'analyse des flux et de prévisions de trafics, par le biais du formulaire « SA 48483 Phase 1 » dédié. A ce moment-là, l'entreprise (chargeur) devra également s'assurer auprès de la Direction territoriale de SNCF Réseau que l'utilisation de l'infrastructure permettant la poursuite (ou la reprise) de services de transport sur la ligne ferroviaire d'accès à l'ITE est bien garantie ;
- Phase 2 : vérification de la réalisation des travaux : à l'issue de la réalisation effective des travaux et aménagements sur lesquels porte l'investissement ; la DREAL sera avisée par la Région par le biais du formulaire « SA 48483 Phase 2 » dédié ;

- Phase 3 : mesure d'utilisation de l'ITE : mesure annuelle du nombre de tonnes expédiées et reçues (permettant ainsi de vérifier le niveau de report modal). La DREAL sera avisée du tonnage annuel par la région, par le biais du formulaire « SA 48483 Phase 3 » dédié.

Les différentes DREAL concernées en référeront, à l'aide de documents ci-après, à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), qui fera une synthèse annuelle nationale.

La présente note technique sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère chargé des transports et sur le site <http://circulaire.legifrance.gouv.fr>.

Fait le 3 octobre 2018.

*Le directeur général des infrastructures,
des transports et de la mer,*
FRANÇOIS POUPARD

ANNEXE 1

SA 48 483 - PHASE 1 ANALYSE DES FLUX ET DES PRÉVISIONS DE TRAFICS

1. Nature et caractéristiques du projet

Propriétaire de l'ITE :

Localisation de l'ITE :

Région où se situe l'ITE :

Nature et montant des travaux envisagés :

Montant de la subvention demandé (entre 20 k€ et 2 ou 2,5 M€ dans la limite de 50 % du montant de l'investissement) :

Objectifs visés :

Parmi ces objectifs, vérifier que le projet envisagé ne favorise pas le renforcement d'une concurrence non souhaitée avec les autres modes de transport vertueux en terme environnemental (fluvial ou transport maritime à courte distance).

2. Analyse des flux et des prévisions de trafics

Indiquer l'ensemble des flux (origine/destination)² qui vont pouvoir être maintenus ou développés grâce à la réalisation des travaux – l'unité retenue est le nombre de tonnes.

ORIGINE/DESTINATION	ANNÉE A - 1	ANNÉE A	ANNÉE A + 1	ANNÉE A + 2	ANNÉE A + 3	ANNÉE A + 4	ANNÉE A + 5
	0	0	0	0	0	0	0

L'année A est l'année durant laquelle les travaux sont réalisés. Elle doit être indiquée et peut être insérée dans le tableau. Pour des raisons de simplicité et de cohérence sur l'ensemble des projets, les années sont considérées en année civile.

Donner si vous le jugez utile et pertinent des informations complémentaires sur ces flux.

² L'ITE sur lequel porte l'investissement est soit l'origine soit la destination d'un flux.

ANNEXE 2

SA 48483 - PHASE 2 VÉRIFICATION DE LA RÉALISATION DES TRAVAUX

1. Nature et caractéristiques du projet

Propriétaire de l'ITE :
Localisation de l'ITE :
Région où se situe l'ITE :
Nature et montant des travaux envisagés :
Objectifs visés :

2. Vérification de la réalisation effective des travaux et aménagements sur lesquels porte l'investissement

Indiquer dans le détail la nature des travaux et aménagements, leur montant ainsi que la période de leur réalisation.

S'assurer de la réalisation effective de ces travaux en vérifiant la conformité avec ce qui était prévu.

Indiquer la date de leur fin et, éventuellement (en cas d'arrêt de l'activité ferroviaire pendant les travaux), de la date de mise en service de l'ITE créée ou renouvelée.

ANNEXE 3

SA 48483 - PHASE 3 MESURE D'UTILISATION DE L'ITE

1. Nature et caractéristiques du projet

Propriétaire de l'ITE :

Localisation de l'ITE :

Région où se situe l'ITE :

Nature et montant des travaux envisagés :

Objectifs visés :

2. Mesure du niveau d'utilisation annuel de l'ITE

Mesure annuelle du nombre de tonnes expédiées ou reçues

ORIGINE/DESTINATION	ANNÉE A - 1	ANNÉE A	ANNÉE A + 1	ANNÉE A + 2	ANNÉE A + 3	ANNÉE A + 4	ANNÉE A + 5
	0	0	0	0	0	0	0

L'année A est l'année durant laquelle les travaux ont été réalisés. Elle devra être indiquée et pourra être insérée dans le tableau. Pour des raisons de simplicité et de cohérence sur l'ensemble des projets, les années sont considérées en année civile.

Indiquer si les résultats constatés sont conformes aux prévisions de trafics et sinon donner les raisons de ces écarts.

Donner si vous le jugez utile et pertinent d'autres informations complémentaires sur les résultats de trafics.