

From: [REDACTED]
To: [REDACTED]
Cc: [REDACTED]
Subject: HT.5524_Reply_from_a_public_authority
Date: mercredi 18 septembre 2024 16:58:36
Attachments: [image001.png](#)

La volonté de relance du fret ferroviaire en France s'inscrit dans un contexte de transition écologique et de soutien de la filière logistique (LOM, Loi climat résilience, Plan de relance du fret, Stratégie nationale du développement du fret ferroviaire, Alliance 4F). Cette ambition doit se décliner sur le territoire et notamment en Pays de la Loire où le fret ferroviaire ne représente plus que 2 à 3% des trafic régionaux de marchandises. La Région Pays de la Loire a besoin d'une filière logistique solide et d'un renouveau du fret ferroviaire. Il s'agit d'une question de performance économique (pour les chargeurs, entreprises, attractivité du territoire, attractivité du port), d'aménagement du territoire (valorisation des friches industrielles, pérennité des installations existantes), de décarbonation des transports et d'usages partagés et équilibrés du réseau ferroviaire (services voyageurs, fret, maintenance du réseau).

La part du fret ferroviaire a fortement décliné dans la Région au cours des dernières décennies. A l'heure de la transition écologique, il est nécessaire d'accompagner son renouveau. A la suite de l'étude stratégique sur le redéploiement du fret ferroviaire en Pays de la Loire, pilotée par la Région en partenariat avec le Grand Port Maritime de Nantes – St-Nazaire, la DREAL et SNCF Réseau, l'Etat et la Région ont d'ailleurs mobilisé des financements pour des projets en lien avec le développement du fret ferroviaire dans le cadre du volet « infrastructures de transport et mobilités » du CPER 2021-2027, pour la première fois dans un CPER. Les investissements concernent en particulier la création / modernisation d'installations terminales embranchées et le soutien de projets de plateformes de transport combiné rail-route susceptibles d'émerger sur le territoire :

- Le soutien aux plateformes de transport combiné est un premier volet essentiel : dans une région au tissu industriel majoritairement composé de PME et ETI, le transport combiné permet en effet une concentration des flux, préalable indispensable pour redonner un rôle au transport ferroviaire, qui est un mode lourd qui n'a de pertinence que pour du transport massifié. Mais la mise en place et la montée en puissance de telles plateformes est difficile et un accompagnement souvent nécessaire.
- L'existence d'installations terminales embranchées en bon état desservant les sites agricoles, industriels ou miniers majeurs du territoire est le deuxième volet essentiel du maintien puis du développement du fret ferroviaire. Un accompagnement public entraîne en outre des externalités positives pour la collectivité, en réduisant l'impact négatif sur la voirie publique de la desserte alternative en transport routier.

Dans cette perspective, les projets de lignes directrices relatives aux aides d'État au transport terrestre et multimodal et de règlement d'exemption par catégorie dans le secteur des transports (RECT) proposés par la Commission européenne sont **globalement très positifs** dans la mesure où ils permettent d'élargir le champ d'application des nouvelles lignes directrices pour couvrir les aides à l'exploitation et d'assouplir les procédures sous certains seuils plutôt favorables pour les aides à l'exploitation et à l'investissement. **La Région des Pays de la Loire propose toutefois de relever les seuils exemptant de notification préalable notamment pour les aides à l'investissement de terminaux multimodaux** (< 20 millions d'euros au lieu de <10 millions d'euros) afin de ne pas grever le calendrier prévisionnel des projets en cours de développement par des délais d'instruction rétroactifs.

Concernant les aides à l'investissement en faveur des embranchements particuliers (installations terminales embranchées), la Région des Pays de la Loire regrette que les coûts admissibles n'intègrent pas les quais de chargement/déchargement et le matériel utilisé pour le chargement/déchargement du train. Actuellement les coûts éligibles du régime d'aide d'Etat notifié n° SA.107140, relatif à l'aide à la création et à la modernisation d'installations terminales embranchées (décision de la Commission européenne du 21 juin 2024) intègrent toutes les infrastructures et tous les équipements utilisés pour effectuer des opérations de transport ferroviaire de marchandises, y compris les plateformes de chargement, les zones de chargement, les systèmes de grues et les équipements fixes de chargement. **La Région des**

Pays de la Loire propose donc que ces éléments concernant le chargement/déchargement des trains, indispensables aux opérations de manutention et inhérent au transport par voie ferrée soient rétablis dans les coûts éligibles.

Enfin, concernant les aides à l'investissement en faveur des embranchements particuliers, la **Région des Pays de la Loire se félicite de la proposition d'un seuil d'aide de 500 000 euros par projet pour s'affranchir d'une analyse financière aujourd'hui très complexe à produire pour les chargeurs des petites entreprises.** Cette mesure est en effet contre-productive dans un objectif d'incitation au report modal, le calcul du déficit financier ne reposant que sur l'analyse financière du projet et délaissant les externalités positives (CO2 évité, congestion évitée, accident évité...).

Je vous remercie pour la prise en compte de cette contribution de la Région des Pays de la Loire.

Bien cordialement,



[Redacted text]
[Redacted text]
[Redacted text]
Tél : [Redacted] / Mob : [Redacted]

