**Objectif spécifique**

**2.8**

**Axe d’intervention**

**4**

**Objectif stratégique**

**2**

**FEDER**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Action n°27  Soutien et accompagnement des actions visant le report multimodal de marchandises vers des modes plus respectueux de l'environnement : fret, centres multimodaux de distribution urbaine | | | |
| **Dernière approbation** | 18/11/2022 | **Correspondance PO 14-20** | Sans objet |

**QUOI ? Contexte et objectifs**

La reconnexion de site industriels ou économiques aux infrastructures ferroviaires est un impératif pour assurer le report modal. En France, 20% du fret national est alimenté par de telles lignes capillaires, essentielles au développement de ce mode de transport. Elles permettent de reporter de la route sur le rail des millions de tonnes annuelles de marchandises.

Les lignes capillaires constituent en Région Centre – Val de Loire un réseau de 330km, soit 10% du réseau national. Elles desservent environ 121 Installations Terminales Embranchées (ITE) dont 66 génèrent du trafic (dont 52 ITE céréalières).

Aujourd’hui l’état de ces infrastructures est préoccupant pour l’ensemble des lignes du fait des coûts élevés de leur entretien.

La remise à niveau des lignes capillaires FRET s’effectue dans la cadre de conventionnement avec l’Etat (CPER 2007-2013, CPER 2015-2020, Plan de relance 2021-2022, CPER 21-27 à venir)

La Région participe à la régénération des lignes capillaires fret à hauteur de 33% sous réserve que le/les chargeur(s) finance(nt) les travaux à un niveau équivalent.

Le dernier tiers est à la charge de l’Etat/l’AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France), parfois complété par les départements et/ou les EPCI.

D’autres installations ferroviaires (chantier de transport combiné) peuvent également faire l’objet de financement de la Région (article 1512-1 code des transports).

**Plusieurs opérations ou projets sont identifiés sur le territoire régional :**

- Trois projets de régénération de lignes inscrites au plan de relance régional, dont 2 en cours (conventions signées) :

. Les Aubrais-Orgères : convention signée en 2021 (Etat/Région/SNCF Réseau/ chargeurs),

. Auxy-Montargis : convention signée en 2021 (Etat/Région/SNCF Réseau/chargeurs),

. Gien – Nevoy : convention non encore signée

- D’autres projets sont inscrits à la programmation du contrat de plan Etat Région 21-27 (en cours de négociation) :

. Orléans- Châteauneuf (convention à renouveler),

. Montargis-Quiers,

. Châteauroux-Buzançais.

Enfin, dans le cadre d’un protocole avec SNCF Réseau, la Région étudie, avec une participation de l’Etat, le financement de la construction d’un chantier de transport combiné, basé sur le site « Les Vallées » sur le territoire d’Orléans Métropole.

**QUOI ? Description des interventions soutenues dans le Programme**

**Soutien et accompagnement des actions visant le report multimodal de marchandises vers des modes plus respectueux de l'environnement** **: fret, chantier de transport combiné, centres multimodaux de distribution urbaine, aires de transbordement :** il s’agit notamment de rouvrir des lignes de fret capillaire, de les maintenir, permettant aux installations économiques de se raccorder au réseau ferroviaire structurant, pour assurer un report modal de leur flux de marchandises de la route vers le rail.

Les opérations concernées sont les suivantes :

* Création de centres multimodaux de distribution urbaine (CMDU) : équipements logistiques proposant aux usagers et transporteurs une série de services basée sur l’organisation, la mutualisation et l’optimisation du premier et dernier kilomètre,
* Création aux abords d’agglomérations d’aires de transbordement (chantier de transport combiné notamment permettant un report modal sur le mode ferroviaire pour les trajets de longue distance) pour des livraisons par des véhicules électriques plus adaptée à la circulation en milieu urbain,
* Réactivation de capillaire fret, pour permettre un report modal vers le ferroviaire, y compris grâce à un dernier kilomètre ferroviaire jusqu’à l’entreprise,
* Création d’un chantier de transport combiné, qui doit permettre de réaliser des opérations de transbordement Rail/Route et de réaliser du stockage pour répondre aux besoins d’accès au réseau d’entreprises tiers.

Le financement pourra porter sur :

- La régénération de voies (traverses, ballast, rail, appareils, de voies, ouvrages sous voies), ouvrage d’art…,

- De nouvelles Installations ferroviaires (chantier de transport combiné…) et leur accès (voies, routes),

- La rénovation ou la création de bâtiments.

**QUI ? Bénéficiaires potentiels**

* SNCF (Réseau) en tant que Maître d’ouvrage d’opérations
* Collectivités territoriales, leurs groupements et délégataires

**OÙ ? Territoires cibles**

Capillaire fret desservi par des chargeurs (avec Installations terminales embranchées) en Région Centre-Val de Loire

**QUELLES CONDITIONS ? Critères de sélection des projets**

Volume de report multimodal généré par l’activité des chargeurs

**QUELLES CONDITIONS ? Modalités de dépôt**

Guichet (au fil de l’eau) et Appel à projets

**QUELLES CONDITIONS ? Conditions favorisantes**

Sans objet pour l’OS 2.8

**QUELLES CONDITIONS ? Principes horizontaux**

Les opérations doivent être en cohérence avec les principes horizontaux suivants : égalité des chances, non-discrimination, égalité entre les hommes et les femmes, développement durable, accessibilité aux personnes en situation de handicap et Charte des droits fondamentaux de l’UE.

**QUELLES CONDITIONS ? Respect des règles européennes**

**Régimes d’aides d’état notamment mobilisables :**

* Règlement (UE) n° 2021/1237 de la Commission du 23 juillet 2021 modifiant le Règlement (UE) n° 651/2014 déclarant certaines catégories d’aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité (Régime général d’exemption par catégorie (RGEC)) ;
* Règlement (UE) n° 1407/2013 de la commission du 18 décembre 2013 relatif à l’application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne aux aides de minimis ;
* Règlement UE n° 360/2012 de la commission du 25 avril 2012 relatif à l’application des articles 107 et 108 du traité de fonctionnement de l’Union européenne aux aides de minimis accordés à des entreprises fournissant des services d’intérêt économique général ;
* Communication de la Commission relative à la notion d’« aide d'État» visée à l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, C/2016/2946, OJ C 262, 19.7.2016, p. 1–50 .

**Eligibilité des dépenses :**

* Règlement (UE, Euratom) n°2018/1046 relatif aux règles financières applicables au budget général de l’Union, dit Omnibus ;
* Décret n°2022-608 du 21 avril 2022 fixant les règles nationales d’éligibilité des dépenses dans le cadre des programmes cofinancés par les fonds européens structurels et d’investissement (FEDER, FSE +, FEADER, FEAMP) pour la période 2021-2027 ;

**Commande publique :**

* Code de la Commande Publique ;
* Ordonnance n°2018-1074 du 26 novembre 2018 relative aux marchés publics ;
* Décret n°2018-1075 du 3 décembre 2018 relatif aux marchés publics.

**MODALITÉS DE FINANCEMENT ? Dépenses éligibles**

* Dépenses d’investissement, d’équipement,
* Acquisition et démolition de bâtiments,
* Dépenses de prestations externes.

**MODALITÉS DE FINANCEMENT ? Options de coûts simplifiés**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | |  | **Mobilisable sur l’action** |
| **Taux forfaitaires :** obligatoire lorsque le coût total du projet est inférieur à 200 000 € | | | **Signe du pouce levé** |
|  | **Taux de 40% :** forfaitise les coûts hors frais directs de personnel dans la limite de 40% des coûts directs de personnel | | **Interdit** |
|  | **Taux de 15% :** forfaitise les coûts indirects dans la limite de 15% des coûts directs de personnel | | **Interdit** |
|  | **Taux de 20% :** forfaitise les coûts de personnel directs dans la limite de 20% des coûts directs hors frais de personnel directs | | **Interdit** |
|  | **Taux de 7% :** forfaitise les coûts indirects dans la limite de 7% des coûts directs | | **Signe du pouce levé** |
|  | Taux forfaitaire(s) applicable(s) dans d’autres politiques de l’UE pour des opérations similaires | | **Signe du pouce levé** |
| **Montants forfaitaires** | | | **Interdit** |
| **Barème standard de coût unitaire** | | | **Interdit** |

**MODALITÉS DE FINANCEMENT ? Taux d’aide applicables et seuils d’intervention FEDER**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Taux maximum indicatif FEDER du coût total éligible**  (sous réserve de la règlementation en matière d’aide d’Etat) | **60%** | **Régimes d’aides applicables :**   * Toute base juridique pertinente, notamment en recherche, développement et innovation (RDI). * Régime Général d’Exemption par Catégorie (RGEC) n°651/2014 du 17 juin 2014. * Règlement (UE) n° 360/2012 du 25 avril 2012 relatif aux aides de minimis SIEG (Services d’Intérêt Économique Général). * Règlement (UE) n°1407/2013 du 18 décembre 2013 relatif aux aides de minimis. |
| **Montant de l’aide FEDER (minimum/maximum)** | | **Minimum : 30 000 € par projet** |

**MODALITÉS DE FINANCEMENT ? Autres cofinanceurs mobilisables (liste non exhaustive)**

* Etat,
* Conseil régional (dont CRST),
* Autres collectivités territoriales

**PERFORMANCE  Indicateurs de réalisation et de résultat**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Type** | **Numéro** | **Intitulé** | **Valeur 2024** | **Valeur 2029** | **Pièces justificatives** |
| **Réalisation** | RCO54 | Connexions intermodales nouvelles ou modernisées | 2 | 4 | Etude préalable des travaux, rapport technique établi par le chef de projet ou un expert à l'issue du projet |

**PERFORMANCE  Cibles financières à atteindre sur l’action**

**3 000 000 €**

**PERFORMANCE  Instruments financiers applicables**

|  |  |
| --- | --- |
|  | **Mobilisable sur l’action** |
| 1 – Subvention non remboursable | **Signe du pouce levé** |
| 2 – Subvention remboursable | **Interdit** |
| 3 – Soutien par le biais d’instruments financiers : capital risque et de fonds propres ou équivalent | **Interdit** |
| 4 – Soutien par le biais d’instruments financiers : prêt ou équivalent | **Interdit** |
| 5 – Soutien par le biais d’instruments financiers : garantie ou équivalent | **Interdit** |
| 6 – Soutien par le biais d’instruments financiers : bonifications d’intérêt, contributions aux primes de garantie, soutien technique ou équivalent | **Interdit** |

**ADMINISTRATION Partie réservée à l’administration**

**Service instructeur :** service PO FEDER-FSE – Direction Europe et International – Conseil régional Centre-Val de Loire

**Services et organismes consultés pour avis :**

* Direction de l’Aménagement du Territoire – Conseil régional Centre-Val de Loire
* Direction des transports et de la mobilité durable – Conseil régional Centre-Val de Loire

**Organismes à consulter pour information :** sans objet

**ADMINISTRATION Catégories d’intervention**

|  |  |
| --- | --- |
| **Domaine d’intervention** | 084 Numérisation des transports urbains |
| **Forme de financement** | 01 Subvention |
| **Mécanisme d’application territorial et approche territoriale** | 33 Autres approches - Pas de ciblage géographique |
| **Egalité entre les hommes et les femmes** | 03 Neutralité du point de vue de l'égalité entre les hommes et les femmes |

**CONTACT Service(s) en charge de l’instruction des dossiers**

**Contact :** Conseil régional Centre-Val de Loire, Direction Europe et International, Service Programmation des Fonds européens FEDER FSE+

 : [ext-europe@centrevaldeloire.fr](mailto:ext-europe@centrevaldeloire.fr)