

705 - Gestion des routes départementales

**Régénération de la ligne fret ROESCHWOOG -
BEINHEIM.**
**Proposition d'un projet de convention de cofinancement
à conclure avec l'Etat, la Région Grand Est, la
Communauté de Communes de la Plaine du Rhin, la
Communauté de Communes du Pays Rhénan, la
Commune de BEINHEIM et l'entreprise ROQUETTE**

CD/2020/044

Service chef de file :

M2 - Investissements routiers

Services associés :

A72020 - Direction adjointe des Affaires Juridiques

M330 - Service technique territorial Nord

Résumé :

Présentant un linéaire de 4,6 km de voie ferrée non électrifiée et offrant des performances de l'ordre de 30 km/h, la ligne fret ferroviaire Roeschwoog-Beinheim figure parmi les 6 lignes capillaires fret exploitées en Alsace. Cette ligne supporte un trafic important de 425 trains/an soit 580 000 tonnes nettes en provenance ou à destination de l'entreprise Roquette (leader mondial de la production d'amidon et dérivés), soit l'une des plus importantes lignes fret du Grand Est tant en trafic qu'en tonnage concerné.

Compte tenu de l'état de dégradation de la voie ferrée, SNCF Réseau a informé les collectivités locales et l'entreprise Roquette, que la ligne était menacée d'un ralentissement à 20 km/h à partir de 2023, et d'un risque d'interdiction de circulation dès 2025 sans investissement de renouvellement.

Compte tenu des enjeux liés au développement de l'économie sur le territoire, à la pérennité de l'emploi, et à l'intérêt transfrontalier de cette ligne, SNCF Réseau, l'Etat, toutes les collectivités territoriales et l'entreprise Roquette se sont mobilisées pour assurer le financement des travaux nécessaires estimés à 3 758 000 € HT courants pour maintenir en service cette voie.

Pour le Département du Bas-Rhin, l'enjeu spécifique d'éviter un report important de poids lourds sur son réseau routier et donc de préserver la durée de vie des chaussées et la sécurité sur les routes départementales, justifie sa participation financière aux travaux de régénération de cette ligne.

La part de financement apportée par le Département, de l'ordre de 8,5 %, est primordiale ; elle permet le bouclage du plan de financement.

Contexte général

Assurant une connexion avec le réseau ferroviaire structurant, les lignes capillaires fret sont sensibles car elles desservent le plus souvent de grandes entreprises importantes pour l'emploi local et permettent le transport par voie ferrée de grandes quantités de matières

premières. Cela évite la circulation de nombreux poids lourds et donc une dégradation du réseau routier et une aggravation de l'insécurité routière.

Malgré leur importance stratégique, ces lignes présentent des voies en moyenne âgées de près de 75 ans et se trouvent dans un état critique nécessitant d'important travaux de remise à niveau, à l'instar des lignes capillaires voyageur, suite au sous-investissement des 10 dernières années. Soumises à une réglementation sécuritaire exigeante, les coûts de maintien en état sont élevés puisque les lignes ferroviaires nécessitent des investissements onéreux (ratio de renouvellement de 1M€/km de voie, 2 à 3M€ par ouvrage d'art) et réguliers environ tous les 5 ans pour garantir le strict maintien de leur performance, en plus d'une maintenance courante annuelle.

Les travaux de remise à niveau des lignes étaient initialement assurés et financés exclusivement par la SNCF en qualité de gestionnaire d'infrastructure et compensés indirectement par l'Etat, les chargeurs payant à la SNCF un péage selon le nombre de trains y circulant afin de couvrir une partie de la maintenance courante. Plus récemment, l'Etat a imposé un Plan de performance pour la période 2017-2026 à SNCF Réseau qui ne l'autorise plus à porter des investissements et dépenses de fonctionnement non couverts par des recettes / subventions. Dans le même temps, les marges de financement de l'Etat se sont fortement réduites avec une enveloppe de fonds Agence de Financement des Infrastructures de Transport en France (AFITF) limitée à 30M€/3 ans pour toute la France sur le réseau capillaire fret, sans commune mesure avec les besoins réels en investissement.

Le réseau a vieilli et les péages ne couvrent désormais plus, ni les besoins en investissements lourds nécessaires au maintien en performance de l'infrastructure, ni l'intégralité de la maintenance courante. En l'absence de réinvestissements lourds, le sous-investissement conduit progressivement à des réductions de vitesses, de tonnage autorisé, ceci pouvant aller jusqu'à l'interdiction de circulation-pour motif de sécurité. Entre 2015 et 2019, le linéaire exploité a baissé de 22%, passant de 629 km à 495 km à l'échelle de la Région Grand Est.

Ainsi, le besoin en investissement d'ici 2028 à l'échelle de la Région Grand Est est estimé à 160 M€ pour le capillaire fret et à 850 M€ pour le capillaire voyageur sur la même période, ce dernier supportant des trafics mixtes fret/voyageur.

La question du bouclage des plans de financement se pose donc et conduit SNCF Réseau à chercher de nouvelles sources de financement auprès des collectivités locales (Région, Départements, intercommunalités, agglomérations, Communes) et en sollicitant de manière plus systématique les chargeurs au financement de l'entretien courant par le biais de Comités de ligne.

Le schéma de financement actuel des capillaires fret au niveau régional le plus courant est le suivant : 30% fonds AFITF / Etat, 33% Région Grand Est, le reste étant à la charge des collectivités locales et/ou des chargeurs, cette dernière part variant selon les contextes locaux et les enjeux associés (pérennité des emplois, conséquences du recours à des transports par la route...). Ce schéma nécessite cependant des négociations au cas par cas, renouvelées tous les 5 ans.

Cas de la ligne capillaire Roeschwoog-Beinheim

Si une partie du tronçon fret Roeschwoog-Beinheim se situe dans l'axe d'une éventuelle réouverture de ligne voyageurs Sarreguemines-Rastatt qui fait actuellement l'objet d'une étude de mobilité lancée par Pamina et cofinancée notamment par INTERREG et par le Département du Bas-Rhin, l'infrastructure fret modernisée ne sera pas apte, tant au plan sécuritaire que par sa capacité, à accueillir un trafic voyageur sans investissements lourds complémentaires, ce qui implique de déconnecter à ce stade les deux projets.

Présentant un linéaire de 4,6 km de voie ferrée non électrifiée et offrant des performances de l'ordre de 30 km/h, la ligne fret ferroviaire Roeschwoog-Beinheim figure parmi les 6 lignes capillaires fret exploitées en Alsace. Cette ligne supporte un trafic important de 425 trains/an soit 580 000 tonnes nettes en provenance ou à destination de l'unique Installation Terminale Embranchée (ITE) de l'entreprise Roquette (300 salariés, CA 280 M€, leader mondial de la production d'amidon et dérivés), soit l'une des plus importantes lignes fret du Grand Est tant en trafic qu'en tonnage concerné.

En absence du renouvellement des rails, le gestionnaire de l'infrastructure SNCF Réseau a informé, les collectivités locales et l'entreprise Roquette, fin 2019, que la ligne était menacée d'un ralentissement à 20 km/h à partir de 2023, et même d'un risque d'interdiction de circulation dès 2025.

Face à ce constat et compte tenu des enjeux économiques et environnementaux portés par cette infrastructure, l'Etat, SNCF Réseau, la Région Grand Est, le Département du Bas-Rhin, les Communautés de Communes de la Plaine du Rhin et du Pays Rhénan et l'entreprise Roquette, ont décidé de financer les études et les travaux nécessaires à la continuité du service ferroviaire et au maintien de la performance de la ligne à 30 km/h.

Outre les enjeux liés au maintien et au développement de l'économie sur le territoire, à la pérennité de l'emploi, et à l'intérêt transfrontalier de la ligne que le Département partage bien évidemment avec les autres partenaires, l'enjeu particulier pour le Département réside notamment dans le maintien du trafic fret sur le rail et l'empêchement d'un report important de poids lourds sur les routes départementales afin de préserver la durée de vie des chaussées et la sécurité sur les RD.

Les travaux à réaliser consistent en un Renouvellement Voie Ballast (RVB), en la régénération de 6 appareils de voies, la réfection de 7 passages à niveau et divers travaux d'ouvrages d'art. Comme ils nécessitent une réservation des ressources 3 ans à l'avance, SNCF Réseau a alerté sur la nécessité d'un conventionnement avant fin 2020 pour pouvoir les réaliser au plus tôt, c'est-à-dire en 2023.

Le présent rapport propose à l'Assemblée Départementale d'acter une participation financière du Département aux travaux de régénération de cette voie de fret. Un projet de convention est également proposé à cette fin.

Un Comité de ligne a été constitué et rassemble sous l'égide de SNCF Réseau les représentants des partenaires sollicités au financement du projet : l'Etat (SGARE et DREAL Grand Est), la Région Grand Est, le Département du Bas-Rhin, la Communauté de Communes de la Plaine du Rhin, la Communauté de Communes du Pays Rhénan, la Commune de Beinheim, l'entreprise Roquette.

Réuni les 15 novembre 2019, 7 février 2020 et 5 juin 2020, ce Comité de ligne a permis de mener les négociations et valider un plan de financement pour cette opération. Il convient notamment de noter que Roquette est appelée au financement de l'entretien annuel de la ligne alors que l'entreprise ne finance aujourd'hui que les péages à SNCF Réseau en plus des frais de traction, afin de garantir le niveau de performance de la ligne.

Les différents cofinanceurs s'engageraient ainsi à participer au financement de l'opération selon la clé de répartition suivante :

Phases PRO-REA	Clé de répartition	Montant en euros courants
-----------------------	---------------------------	----------------------------------

		HT
ETAT – AFIFT	34,5929 %	1 300 000
Région Grand Est	33,3300 %	1 252 541
Département du Bas-Rhin	8,4619 %	318 000
Communauté de Communes de la Plaine du Rhin	2,6610 %	100 000
Communauté de Communes du Pays Rhénan	1,3305 %	50 000
Roquette	12,4390 %	467 459
SNCF Réseau	7,1847 %	270 000
TOTAL	100,0000 %	3 758 000

La part départementale pourra être engagée sur l'Autorisation de Programme SUBVENTION SNCF FRET Roeschwoog-Beinheim 2020/1 qui sera abondée de 320 000 € après le vote de la décision modificative n°2.

Un Comité de suivi de l'opération réunissant les différents cofinanceurs sera mis en place pour s'assurer du bon avancement du projet et s'accorder sur des orientations en cours d'étude ou de modification éventuelle du programme.

Le planning prévisionnel de l'opération serait le suivant :

- études d'avant-projet/projet : 2021 et 2022,
- phase de réalisation : 2023-2025.

La Commission territoriale d'action Nord a donné un avis favorable à ce rapport le 2 novembre 2020.

Code enveloppe budgétaire	Imputation M52	Crédits prévus	Crédits disponibles	Crédits proposés
47091	204-204162-63	320 000,00 €	0,00 €	318 000,00 €

Je vous demande de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant :

Après en avoir délibéré, le Conseil Départemental décide :

- *d'approuver le principe de la participation financière du Département du Bas-Rhin aux travaux de régénération de la ligne fret Roeschwoog-Beinheim portés par SNCF Réseau en qualité de maître d'ouvrage ;*
- *d'attribuer à SNCF Réseau une subvention d'investissement d'un montant de 318 000 € courants pour le projet précité ;*
- *d'approuver les termes du projet de convention financière à conclure entre le Département du Bas-Rhin, l'Etat, SNCF Réseau, la Région Grand Est, la Communauté de Communes de la Plaine du Rhin, la Communauté de Communes du Pays Rhénan, la Commune de Beinheim et l'entreprise Roquette relative au financement des études d'avant-projet, de projet et des travaux de remise à niveau de la ligne 150 000*

*Roeschwoog-Beinheim, jointe en annexe à la présente délibération ;
- d'autoriser son Président à signer cette convention.*

Strasbourg, le 18/11/20
Le Président du Conseil Départemental

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'F' followed by a long horizontal stroke that curves upwards at the end.

Frédéric BIERRY