**19 JUILLET 2019. - Arrêté du Gouvernement flamand concernant un régime de subventionnement quinquennal visant à promouvoir la connectivité entre l'hinterland et les ports maritimes flamands par le regroupement des volumes ferroviaires**

LE GOUVERNEMENT FLAMAND,  
Vu le décret du 2 mars 1999 portant sur la politique et la gestion des ports maritimes, l'article 35bis, inséré par le décret du 26 avril 2019 portant diverses dispositions concernant la politique de la mobilité, les travaux publics et le transport, la politique en matière de sécurité routière et la VVM - De Lijn ;  
Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 2 avril 2019 ;  
Vu l'accord du Ministre flamand ayant le budget dans ses attributions, donné le 30 avril 2019 ;  
Vu l'avis du Conseil de Mobilité de la Flandre (« Mobiliteitsraad van Vlaanderen »), donné le 7 juin 2019 ;  
Vu l'avis 66.340/3 du Conseil d'Etat, donné le 10 juillet 2019, en application de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 2°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;  
Sur la proposition du Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles, de la Politique étrangère, du Patrimoine immobilier et du Bien-Etre des animaux, et Vice-Ministre-Président du Gouvernement flamand ;  
Après délibération,  
Arrête :  
CHAPITRE 1er. - Définitions  
Article 1er. Dans le présent arrêté, on entend par :  
1° connexion : un service ferroviaire régulier entre deux terminaux intermodaux dont l'un des deux terminaux intermodaux est situé en dehors de la Belgique ;  
2° département : le Département de la Mobilité et des Travaux publics visé à l'article 28, § 1er, de l'arrêté du Gouvernement flamand du 3 juin 2005 relatif à l'organisation de l'Administration flamande ;  
3° zone portuaire : la zone portuaire d'Anvers, la zone portuaire de Bruges-Zeebrugge et la zone portuaire de Gand, visées à l'article 2, 5°, 6° et 7° du décret du 2 mars 1999 portant sur la politique et la gestion des ports maritimes ;  
4° terminal intermodal : zone de stockage et de transbordement des unités de transport intermodal (UTI) ;  
5° navette : un service régulier ou un mouvement de trains entre deux terminaux intermodaux dans une zone portuaire ou entre deux terminaux intermodaux dans deux zones portuaires ;  
6° train : le transport ferroviaire qui fait l'objet d'un sillon enregistré.  
CHAPITRE 2. - Soutien du regroupement des transports UTI ferroviaires pour des connexions  
Art. 2. Tout opérateur qui transporte des UTI groupées par rail entre un terminal intermodal dans une zone portuaire et un terminal intermodal en dehors de la Belgique peut bénéficier d'une subvention, dans les limites du budget.  
Art. 3. La subvention visée à l'article 2 est octroyée pour chaque train selon la formule suivante : 250 euros par train et par connexion.  
La subvention est payée pour une durée maximale d'un an.  
Art. 4. Dans le présent article, on entend par :  
1° service ferroviaire existant : un service ferroviaire appartenant à l'inventaire des services ferroviaires, dont l'origine et la destination sont des terminaux ferroviaires ;  
2° région d'un service ferroviaire existant : pour les régions situées dans l'Union européenne, il s'agit de la région NUTS-2 et pour les régions situées en dehors de l'Union européenne, il s'agit de la Région statistique 2, telle que définie par Eurostat ;  
3° service ferroviaire avec une nouvelle origine ou destination dans l'hinterland :  
a) un service ferroviaire qui n'est pas un service ferroviaire existant et dont la destination ou l'origine dans l'hinterland n'appartient pas à la région d'un service ferroviaire existant qui a été arrêté il y a moins de trois mois ;  
b) un service ferroviaire existant qui a été arrêté il y a au moins trois mois ;  
4° fréquence accrue d'un service ferroviaire : un train hebdomadaire supplémentaire d'une connexion.  
Un train est subventionné si les conditions suivantes sont remplies :  
1° en moyenne pour un trimestre, au moins 20 % du volume total des trains, exprimé en nombre de wagons, concerne des UTI ;  
2° en moyenne pour un trimestre, l'origine ou la destination d'au moins 20% des UTI, exprimées en EVP, est un deuxième terminal intermodal dans une zone portuaire ;  
3° le train fait partie d'un service ferroviaire direct pour l'itinéraire principal vers ou depuis une zone portuaire ;  
4° une fréquence accrue d'un service ferroviaire ou d'un service ferroviaire ayant une nouvelle origine ou destination dans l'hinterland est réalisée.  
Art. 5. Si un train qui a bénéficié de la subvention maximale sur la base du présent arrêté est arrêté, et ce train est redémarré par le même opérateur ou un autre opérateur, ce train n'est plus éligible au subventionnement sur la base du présent arrêté.  
CHAPITRE 3. - Soutien du regroupement des transports UTI ferroviaires pour les navettes  
Art. 6. Tout opérateur qui transporte des UTI par train entre deux terminaux intermodaux situés dans une ou deux zones portuaires peut bénéficier d'une subvention, dans les limites du budget.  
Art. 7. La subvention visée à l'article 7 est octroyée pour chaque train sur la base de la formule suivante : 250 euros par train et par navette.  
La subvention est payée pour une durée maximale de deux ans.  
Art. 8. Un train est subventionné à condition que, en moyenne pour un trimestre, au moins 20 % des UTI, exprimées en EVP, soient transbordés dans un autre train ou proviennent d'un autre train, l'autre train pouvant être soit un train entier, soit une partie déconnectée d'un train.  
Si le transport a lieu entre deux terminaux intermodaux dans la zone portuaire d'Anvers ou de Bruges-Zeebrugge ou entre deux terminaux intermodaux, l'un dans la zone portuaire d'Anvers et l'autre dans la zone portuaire de Bruges-Zeebrugge, le train est subventionné si les conteneurs transportés sur la navette ont un terminal maritime comme départ ou arrivée.  
Art. 9. Si un train qui a bénéficié de la subvention maximale sur la base du présent arrêté est arrêté, et ce train est redémarré par le même opérateur ou un autre opérateur, ce train n'est plus éligible au subventionnement sur la base du présent arrêté.  
CHAPITRE 4. - Procédure d'octroi des subventions  
Art. 10. L'opérateur ferroviaire communique au département, sur une base trimestrielle, la liste des trains donnant droit à une subvention telle que visée aux chapitres 2 et 3, la moyenne des EVP transportés par train donnant droit à cette subvention et les frais moyens de transport par EVP par train donnant droit à cette subvention.  
A l'alinéa 1er, on entend par frais de transport :  
1° les frais de transport ferroviaire ;  
2° les frais administratifs ;  
3° les frais de transbordement des conteneurs entre le matériel de transport du même mode ;  
4° les frais de transport routier entre le point de départ et le terminal intermodal ou entre le terminal intermodal et la destination.  
Chaque opérateur ferroviaire informe le département des autres aides telles que visées à l'article 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et du financement communautaire dont il bénéficie. Ces montants d'aide sont communiqués par train.  
Art. 11. Les subventions, visées aux chapitres 2 et 3, se limitent à 30% des frais de transport. Le département contrôle le respect de la limite de 30 % des frais de transport.  
A l'alinéa 1er, on entend par frais de transport :  
1° les frais ferroviaires ;  
2° les frais de transbordement des UTI entre le matériel de transport des différents modes ;  
3° les frais éventuels du transport routier entre le point de départ et le terminal intermodal et entre le terminal intermodal et la destination.  
Les subventions visées aux chapitres 2 et 3 du présent arrêté ne peuvent être cumulées ni avec d'autres aides d'Etat telles que visées à l'article 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ni avec un autre financement communautaire si l'aide cumulée dépasse ainsi les maxima visés au point 6 des Lignes directrices communautaires sur les aides d'Etat aux entreprises ferroviaires (JO 22 juillet 2008, C 184).  
Les subventions, visées aux articles 3 et 7, ne peuvent pas être cumulées avec les subventions octroyées dans le cadre des appels ouverts à projets « Hinterlandconnectiviteit : nieuwe en innovatieve impulsen voor het Vlaamse hinterland » (6/11/2017 et « Logistiek en havens : Nieuwe impulsen voor de logistieke regio Vlaanderen » (4/06/2019.  
Art. 12. Le département est autorisé à demander des informations étaillées par train éligible aux subventions visées aux chapitres 2 et 3 du présent arrêté.  
CHAPITRE 5. - Dispositions finales  
Art. 13. Le présent arrêté ent(re en vigueur le 1er octobre 2019 et cesse de produire se's effets le 31 octobre 2023.  
Art. 14. Le Ministre flamand ayant la politique de la mobilité, les travaux publics et les transports dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.  
Bruxelles, le 19 juillet 2019.  
La Ministre-Présidente du Gouvernement flamand, Ministre flamande de l'Administration intérieur, de l'Insertion civique, du Logement, de l'Egalité des Chance's et de la Lutte contre la Pauvreté,  
L. HOMANS  
Le Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles, de la Politique étrangère, du Patrimoine immobilier, et du Bien-être des animaux, et Vice-Ministre-Président du Gouvernement flamand,  
B. WEYTS