

02.10.2020

Plan de relance : le fret ferroviaire enfin une priorité ?

Le plan de relance de l'économie présenté par le Premier ministre le 3 septembre dernier, et son très insuffisant volet ferroviaire (4,7 milliards d'euros), ne comporte pas de mesures spécifiques en faveur du fret, hormis un soutien aux "*investissements dans les infrastructures*" (lignes fret capillaires). Les récents accords de partenariat entre l'Etat et les Régions de France n'apportent guère plus de réponses sur ces sujets. On peut craindre que les prochains CPER ne fassent pas mieux dans ce domaine.

C'est, pour le CESER Grand Est, largement insuffisant, alors que tous les espoirs étaient encore permis avec les annonces du plan de relance ferroviaire prévu en juin concernant le passage de 9% à 18% de la part modale du fret ferroviaire à l'horizon 2030.

Dès 2009, le CESER de Champagne-Ardenne attirait l'attention de l'Etat et du Conseil régional sur ces questions et enjeux essentiels pour notre région, et particulièrement sur l'absence d'exploitation commerciale continue du fret suivant un axe Nord - Sud. Or, le plan fret de l'époque est resté dans les cartons... Ces problématiques sont désormais d'autant plus prégnantes en Grand Est, alors même que se pose à nouveau la question de la façade maritime du Grand Paris.

Le CESER réaffirme donc sa volonté de voir se développer un axe ferroviaire structurant inscrit dans le réseau des grands corridors nationaux et européens, avec une priorité :

Faire de l'axe Le Havre / Dijon via Reims, Châlons et Culmont-Chalindrey, une dorsale du réseau ferroviaire du Grand Est.

Cet axe Le Havre/Dijon, appelé aussi rocade nord-est ou grand contournement de l'Île-de-France, offre, en termes d'organisation et d'exploitation, une ouverture vers le premier port français : Le Havre (port conteneurs) et, dans une moindre mesure, vers le port de Rouen (orienté vers le transport de vrac). Cette option étend l'hinterland du port français, permet à ce dernier d'utiliser le mode ferroviaire, jusque-là sous

utilisé, et offre de nouvelles capacités et performances face à la croissance du trafic conteneurs, ainsi que des possibilités de développement économique le long de ce corridor.

Cet objectif s'inscrit bien évidemment dans la nécessité de continuer à irriguer le réseau régional, ancré au réseau national, tout en préservant notamment les capacités du réseau capillaire et en interrogeant ses capacités d'organisation de proximité, en termes de fret.

Contact Presse : Jean FISCHER | 03 88 15 68 03 | jean.fischer@grandest.fr