

12 - Faut-il des gares pour charger les trains ?

Posté le : 15/05/2007

Par: R & G. Claraco

Catégorie :

AZF, cela vous dit quelque chose ?



Pourtant AZF n'était pas seulement une usine d'engrais, c'était aussi la première gare fret de Midi Pyrénées. Si sa disparition tragique a été médiatisée, il n'en a pas été de même pour toutes les gares fret disparues car n'étant plus desservies par la SNCF.



Les racines du fret sont mortes en silence et dans l'indifférence totale.



Aujourd'hui qui sait charger un train ? Simplement les clients disposant de gares privées, appelées ITE (Installation terminale embranchée) et aussi les gares multimodales de transport combiné.

Si ce schéma est simpliste il n'est pas dénué de réalisme.

Pourtant une foule d'installations ferroviaires embranchées et ouvertes au public fonctionnent en France. Il s'agit de plateformes multimodales souvent gérées par les Chambres de Commerce. On pourrait donc à partir de ces zones de massification redémarrer le fret ferroviaire. D'autant plus qu'en desserte intérieure, ces gares sont pour bon nombre des ports fluviaux Français offrant tout le panel intermodal.



Au niveau des échanges transcontinentaux, **les ports maritimes sont aussi de fantastiques gares tri modales.** Si les

TER sont du ressort des Régions, le Fret est lui du ressort des acteurs économiques. C'est donc tout naturellement que les Chambres de Commerce doivent prendre possession du terrain.

Dans l'Indre, en amont de Rouen, une étude vient d'être lancée par la CCI (Chambre de Commerce et d'Industrie), en Auvergne, la CCI en a fait de même. A Chalindrey, la CCI de Haute Marne lance sa plateforme multimodale, à portes les Valences elle est déjà opérationnelle.



De toute évidence un réseau s'esquisse, réseau qui de plus va offrir des services assez inattendus et pourtant indispensables à la relance du fret.

En réalité il va permettre à tout acteur économique de pouvoir à nouveau expédier du ferroviaire à l'unité, cela aussi bien en transport combiné et donc en conteneur, qu'en wagon conventionnel.

Mais surtout ce réseau va également permettre aux compagnies Européennes qui servent encore leurs clients en wagon isolé (Suisse – Allemagne – Autriche – Italie- Luxembourg – Benelux – Grande Bretagne) de retrouver des points d'ancrage sur le territoire Français.

Dans ce paysage que va-t-il donc advenir des services intégrés des entreprises ferroviaires ? Simplement, elles devront se recentrer sur leur cœur de métier qui est la traction à longue distance.

Voilà une nouvelle partition logistique qui est en train de se jouer. Le chef d'orchestre redevenant le client qui paie et attend des services sur mesure en retour avec les acteurs

économiques et les cheminots qui devront en prendre la mesure...

On change de musique pour redonner du rythme à l'économie.

Commentaire

Associer, les CHAMBRES CONSULAIRES avec les partenaires territoriaux tels que Régions et Départements sera le gage de la cohérence des schémas de service.