

Alain Declecq Directeur Est (Lorraine, Alsace, Bourgogne, Franche-Comté) du fret SNCF

by Usine Nouvelle - lundi, septembre 17, 2007

<https://www.correspondances.fr/alain-declecq-directeur-est-du-fret-sncf/>

« L'avenir du fret se joue à l'échelle européenne »

Le Grand Est constitue-t-il un enjeu important pour le fret ferroviaire ?

Avec 25 millions de tonnes par an, la Lorraine se classe, selon les années, au premier ou au deuxième rang des régions de fret ferroviaire, devant ou derrière le Nord - Pas-de-Calais. En englobant l'Alsace, la Lorraine et le trafic aux points frontières, la région Est voit transiter 51 millions de tonnes de marchandises (près de la moitié du fret ferroviaire national). Nous comptons environ 250 clients dont les principaux sont les industries sidérurgiques et chimiques et les cimenteries de Lorraine. La Poste a consacré 30 millions d'euros à sa nouvelle plate-forme de Pagny-lès-Goin, à proximité de l'aéroport régional, de l'A 31 et de la gare d'interconnexion du TGV.

Est-ce l'annonce d'un fret à grande vitesse ?

Le fret à grande vitesse se développera à moyen terme. Une rame de fret TGV coûte 20 millions d'euros auxquels s'ajouteraient des péages de l'ordre de 10 euros au kilomètre. Difficile à rentabiliser ! La Poste et la SNCF tentent néanmoins d'identifier et de capter des marchés de fret express à haute valeur ajoutée. En s'associant, les opérateurs européens de messagerie atteindraient des volumes suffisants tout en se répartissant les coûts. La conjoncture s'y prête d'autant plus que les grands aéroports franciliens, bloqués par le fret, sont favorables à une autoroute ferroviaire pour se recentrer sur le transport de voyageurs.

A l'instar des lignes de voyageurs, le fret a-t-il vocation à devenir européen ?

Nous avons constitué deux groupements transfrontaliers : Sibelit, basé au Luxembourg, assure depuis deux ans la gestion des flux frontaliers du Luxembourg, de la Belgique, de la Suisse et de l'Italie. Cette alliance nous a permis de faire revenir des trafics qui contournaient le Rhin par l'Allemagne pour des raisons tarifaires. Rail Euro Concept, filiale de la SNCF et de la Deutsch Bahn, prendra prochainement une nouvelle dimension en assurant les trafics de longue distance de l'Allemagne du Nord à l'Espagne et de la France à la Pologne. L'avenir du fret se joue bel et bien à l'échelle de l'Europe. Mais il est difficile de gommer les frontières alors que le rail s'est constitué voici plus d'un siècle sur des bases nationales.