

Quelques réflexions suite à la visio-conférence du 19 novembre. Si vous les partagez n'hésitez pas à les diffuser et à nous faire part de vos remarques. Tout reste ouvert.

Et maintenant ???

Notre journée *Fret ferroviaire et OFP* du 19 novembre, la dixième, à laquelle 4F s'est associée, a rassemblé les principaux acteurs du fret ferroviaire. Son succès marque une étape vers la mise en action du plan de développement conçu par cette alliance.

Les propos du Ministre, des intervenants élus, la qualité des tables rondes, laissent espérer une nouvelle ère ferroviaire mettant fin à la longue stagnation du fret ferroviaire français.

L'avenir du fret ferroviaire, c'est de s'inscrire dans une logistique verte, intermodale, européenne, ouverte à l'Eurasie et au monde via les ports. C'est aussi sa capacité à détecter, à aller chercher et distribuer les envois, à les mutualiser pour constituer des trains lourds. Pour les territoires et les ports, c'est l'enjeu de leur connexion à cette logistique verte.

Karima Delli a rappelé que l'Europe à l'horizon 2030 veut porter à 30% sa part de marché moyenne de fret ferroviaire. La France, pour rattraper son retard, doit au moins tripler sa part actuelle (9%). Le Ministre a validé l'objectif 4F de 18% en 2030.

Le fil d'ariane de cet avenir, c'est la saturation de la charge des trains, la densification de l'utilisation du réseau. La concurrence y a sa place. La coopération aussi. Un réseau, des wagons, des trains intelligents, c'est plus de sécurité, de fiabilité, de capacité, de productivité.

L'idée chemine qu'il faut renforcer et dynamiser l'ancrage territorial et portuaire, ferroviaire et intermodal, dont la France, de longue date, sous-estime l'importance. Des Régions, telle la Région Centre Val de Loire, commencent à explorer cette voie. Le GNTC et *Objectif OFP* travaillent à un plan d'action : identification des trafics antérieurs au plan fret SNCF de 2004 ; état des lieux des ITE, utilisés, inutilisés, fermés ; desserte des ports ; plan directeur de plateformes multimodales ; possibilité d'ouvrir certains ITE et des installations à des envois combinés diffus ; connexion ferroviaire des plateformes routières ; possibilité pour les Régions d'appels d'offre confiant la gestion et l'entretien de lignes territoriales à des OFP....

Les investissements de ces plans régionaux pourraient être soutenus par l'Etat, l'Europe, les Régions et les chargeurs, ces derniers bénéficiant d'un retour sur investissement.

La reconquête du fret ferroviaire en France sera le projet d'une génération, étalée sur plusieurs quinquennats. Elle doit s'inscrire dans le temps long de la planification, s'imposer aux arbitrages budgétaires annuels. Ce peut devenir un laboratoire d'une économie écologique fondée sur la concrétisation financière au profit des marchés, de l'apport écologique du train, portée par les Etats et l'Europe,