

Le développement du fret ferroviaire en France et en Europe ⁽¹⁾

**Fret ferroviaire : 12 chantiers
et un devoir d'anticipation.**

par Jean-Jacques Filleul

*Député, Président du Conseil
supérieur du service public
ferroviaire (CSSPF)*

Une synthèse ne peut reprendre tout ce qui a été dit et démontré d'autant que, comme souhaité, ces Etats généraux furent riches de débats, d'idées et de propositions. La réussite fut au rendez-vous là où certains annonçaient l'échec, sans doute grâce à la mobilisation de tous : cet engagement tout au long des débats justifie, en retour, le projet initial.

Les Etats généraux ont eu l'honneur d'accueillir, autour de Jean-Claude Gayssot, le Conseil des ministres européens des transports presque au complet, et même si le Premier ministre n'a pu, par suite du prolongement du sommet de Nice, venir conclure les débats, il est personnellement plus qu'attentif aux solutions proposées pour

développer le fret ferroviaire et son soutien à la préparation de cette manifestation constitue les meilleurs augures pour que ces Etats généraux ne restent pas lettre morte. De même, l'engagement du ministre des transports et sa participation active tout au long de ces deux journées sont un encouragement pour l'avenir.

Tout n'est pas réglé, loin s'en faut. On aurait pu espérer davantage d'engagements formels des différents acteurs présents lors de cette manifestation. Mais l'étape décisive que souhaitait le ministre chargé des transports en confiant au Conseil supérieur du service public ferroviaire (CSSPF) l'organisation de ces Etats généraux a été franchie. Une étape qui en appelle d'autres, sans doute, afin d'organiser le suivi des avancées réalisées en matière de développement du fret ferroviaire.

Et une étape décisive car ces Etats généraux, par le seul fait d'avoir eu lieu, feront effet de levier et constitueront, peut-être, l'étincelle nécessaire pour passer du discours à l'action.

Cette synthèse s'inspire, bien entendu, des tables rondes et ateliers de ces Etats généraux. Elle s'inspire aussi, bien sûr, des propositions du CSSPF. Dans le domaine des transports et de leur régulation, tout démontre qu'il faut être ambitieux, faute de quoi l'opinion publique nous précédera. En la matière, le discours politique doit dépasser les actions déclarées possibles aujourd'hui pour anticiper sur les nécessités de demain. Sans cela, ce sont les politiques qui seront, à juste titre, jugés responsables de ne pas avoir agi quand il en était encore temps. Le plan de cette synthèse suit l'ordre des travaux et des douze « chantiers » sur les-

quels la mobilisation s'est faite en introduction des Etats généraux.

Tout d'abord, ces deux journées ont démontré qu'un véritable consensus réunit tous les acteurs des transports de marchandises en faveur d'une participation croissante du mode ferroviaire aux transports. Comme tout consensus, il

révèle aussi des divergences parfois fortes entre les acteurs, comme les débats l'ont montré, particulièrement dans la table ronde sur la qualité des services ferroviaires.

Les relations entre les chargeurs et l'opérateur ferroviaire ne peuvent être seulement fondées sur les rapports de force issus du marché et il faut donc développer un vrai partenariat commercial responsabilisant entre la SNCF, les chargeurs et les autres acteurs du fret ferroviaire. On y reviendra plus loin.

Plusieurs intervenants ont insisté sur l'urgence des diverses mesures à prendre, qu'elles soient environnementales, financières, technologiques. Dans le domaine de l'environnement, Mme la Ministre Dominique Voynet a rappelé l'échec du sommet de La Haye, soulignant que cet

épisode, certes malheureux, devait inciter à trouver une issue. Elle a exprimé ensuite combien le « tout routier »

En la matière, le discours politique doit dépasser les actions déclarées possibles aujourd'hui pour anticiper sur les nécessités de demain. Sans cela, ce sont les politiques qui seront, à juste titre, jugés responsables de ne pas avoir agi quand il en était encore temps.

était nuisible eu égard aux émissions de gaz à effet de serre et que ce phénomène s'aggraverait encore si une volonté politique forte ne permettait pas d'aboutir enfin à une régulation du secteur

des transports. On doit partager complètement cet avis, d'autant que l'exemple suisse a montré que certains pays apportent des solutions concrètes et qu'une politique des transports équilibrée peut participer à la réduction des diverses nuisances.

Les actions au niveau européen

En ce qui concerne l'Europe, qui faisait l'objet de la première table ronde, le premier chantier proposait l'harmonisation européenne des condi-

tions économiques, sociales, environnementales et d'exploitation entre les différents modes de transport. Cette absence d'harmonisation constitue, en effet, un des principaux obstacles au développement du fret ferroviaire. A la question « que faire et suivant quel calendrier ? », les Etats généraux, avec le CSSPF, répondent en 3 points.

- Il faut harmoniser par le haut les conditions sociales dans chaque mode, notamment pour la route, et s'enga-

Les relations entre les chargeurs et l'opérateur ferroviaire ne peuvent être seulement fondées sur les rapports de force issus du marché et il faut donc développer un vrai partenariat commercial responsabilisant entre la SNCF, les chargeurs et les autres acteurs du fret ferroviaire.

ger à une harmonisation sociale entre les modes avant le 1^{er} janvier 2005. Plusieurs intervenants l'ont évoqué et notamment, fait très important, plusieurs ministres chargés des transports. On a pu, en particulier,

noter l'intervention d'un syndicaliste du secteur routier qui a dit que sans harmonisation, sans rééquilibrage vers le rail, l'emploi dans le transport routier européen serait menacé. C'est ainsi que nous avons compris que les salariés de la route n'ont eux-mêmes aucun avantage au « tout routier », qu'il s'agisse de leurs perspectives d'emplois ou de leurs conditions sociales. De la

même façon, l'harmonisation sociale dans les chemins de fer est pour le moment inexistante et les interventions de plusieurs ministres font espérer que l'Europe va se saisir de ce dossier très rapidement en veillant à une harmonisation par le haut.

● Il faut harmoniser, à très court terme, les tarifications d'infrastructures ferroviaires au coût marginal, qui est la tarification non pénalisante souhaitable pour le rail, et s'engager à une harmonisation fondée sur le coût marginal social dès qu'aura été réalisée l'intégration complète des coûts externes pour tous les modes de transport.

● Il faut donc viser, d'ici à 2005, l'intégration complète des coûts environnementaux et sociaux dans les prix de transport de tous les modes. Il a été rappelé plusieurs fois lors des débats que la concurrence dans les chemins de fer ne peut être envisagée tant que la route n'intègre pas ses coûts externes. Il a même été dit que, compte tenu de ses coûts externes, la route coûte plus à la collectivité qu'elle ne lui rapporte. L'opinion publique en prendra de plus en plus conscience et commence à exiger que les transports payent tous leurs coûts collectifs. Cela est possible, contrairement à ce que l'on entend parfois, et des études

désormais disponibles et reconnues viennent le confirmer, notamment la dernière étude européenne INFRAS-IWW citée récemment par Madame de Palacio. A cette fin, il conviendrait d'instituer :

- ✓ dans les 5 ans, une redevance européenne poids lourds avec la généralisation de l'euro-vignette, nouvelle ressource qui devra être affectée aux modes les moins polluants, notamment le transport ferroviaire ; l'exemple suisse, effectif dès le 1^{er} janvier 2001, comme la décision de l'Allemagne en faveur de l'éco-taxe (à partir de 2003), font la preuve que c'est possible ;
- ✓ une fiscalité européenne sur le gasoil et le kérosène car, comme le souligne Madame Voynet, une politique commune sur ce sujet est indispensable pour réagir d'une seule voix aux soubresauts des prix de l'énergie et aux besoins de maîtrise d'une énergie qui se fait rare ;
- ✓ des systèmes particuliers de régulation dans les zones les plus sensibles (arc alpin, Pyrénées, zones agglomérées, grands couloirs de transit) ;
- ✓ une réorganisation du système de production et de distribution en Europe qui, pour le moment, contribue à une

croissance excessive du transport routier.

En attendant cette révolution indispensable, il est possible de généraliser immédiatement un système d'aides environnementales. Dès à présent, la législation européenne en vigueur permet la compensation de

la non prise en compte des coûts externes. Des jurisprudences européennes existent et la subvention française au transport combiné y trouve sa légitimité, tout comme d'autres types de subventions possibles.

Le deuxième chantier propose une mobilisation pour développer le trafic international de fret ferroviaire, dans un cadre institutionnel européen stabilisé. Monsieur Gaysot l'a recommandé devant ses collègues européens. Grâce à la conciliation sur le « paquet ferroviaire », il semble, sous bénéfice d'inventaire précis, que l'Europe soit parvenue à un accord équilibré, plébiscité par les ministres présents. Si nous avons en main de bons outils pour permettre le développement du trafic international de fret ferroviaire, il faut maintenant tout faire pour bien les utiliser. Or, quelques ministres et Madame de Palacio semblent

La route coûte plus à la collectivité qu'elle ne lui rapporte. L'opinion publique en prendra de plus en plus conscience et commence à exiger que les transports payent tous leurs coûts collectifs.

vouloir aller rapidement encore plus loin dans l'ouverture des réseaux. Comme le pense Jean-Claude Gayssot, de nouveaux bouleversements dans l'organisation du transport ferroviaire européen entraveraient une bonne utilisation de ces outils et donc le développement du trafic ferroviaire international. C'est pourquoi une stabilisation de l'organisation du système ferroviaire, telle qu'elle est issue du paquet ferroviaire, est maintenant essentielle, durant au moins cinq ans, à compter de sa mise en vigueur. Il ne s'agit pas là d'une attitude de repli mais bien plutôt d'une période active qui permettra de concrétiser cette nouvelle politique commune des chemins de fer, période qui doit être mise à profit pour :

- ✓ encourager la coopération entre les entreprises ferroviaires dans le cadre du RTEFF (réseau transeuropéen de fret ferroviaire) ;
- ✓ permettre aux entreprises du secteur ferroviaire d'engager des réformes en profondeur pour renforcer leur efficacité ;
- ✓ poursuivre l'assainissement financier des entreprises ferroviaires ;
- ✓ effectuer un bilan approfondi de l'application et des résultats des textes européens en vigueur ;
- ✓ enfin, et surtout, concrétiser le RTEFF et l'interopérabilité.



Gérard Uffras/ Rapiro

Les salariés de la route n'ont eux-mêmes aucun avantage au « tout routier », qu'il s'agisse de leurs perspectives d'emplois ou de leurs conditions sociales.

Pour cela, il faut instituer un observatoire européen des transports qui, sous 5 ans, fera un bilan comparé de l'efficacité des différents modes d'exploitation ferroviaire en Europe et assurera le suivi de la mise en oeuvre du RTEFF, car un système partagé d'expertise est nécessaire pour permettre un diagnostic commun. Cet observatoire ne devra pas limiter ses travaux au mode ferroviaire mais devra être multimodal afin d'étendre son diagnostic à l'ensemble des modes, dans le but de rechercher une harmonisation des conditions d'exploitation. Dans chaque Etat membre, un observatoire national du transport ferroviaire serait aussi chargé, notamment, du suivi et du contrôle de la réalisation du RTEFF. L'observatoire européen pourrait alors s'appuyer sur les travaux de ces observatoires nationaux pour

veiller à la mise en œuvre effective du RTEFF dans les 5 ans.

En troisième chantier, il s'agit d'organiser et de financer le réseau trans-européen de fret ferroviaire et l'interopérabilité. Les besoins de financement considérables ont été soulignés à de nombreuses reprises. Au-delà, les Etats généraux ont surtout permis de clarifier ce qu'est l'interopérabilité : elle est certes technique, mais elle est aussi sociale car elle concerne les conditions sociales des cheminots européens et la lutte contre le « dumping social ». Elle est également tarifaire car elle implique l'harmonisation des niveaux de péages entre pays. Globalement, elle regarde les gestionnaires d'infrastructures tout autant que les entreprises ferroviaires. On le voit, tout cela va beaucoup plus loin que l'actuelle direc-

tive de la Commission sur l'interopérabilité.

Il a déjà été proposé de lancer un véritable « Plan Marshall » européen de financement, car on ne peut, en effet, que déplorer l'absence de moyens financiers appropriés, au niveau communautaire, pour concrétiser le RTEFF et l'interopérabilité des réseaux. Il faut, *a minima*, accroître la part du budget des Réseaux trans-européens ferroviaires pour financer le RTEFF en plus des projets prioritaires, dont la majorité ont d'ailleurs une forte composante fret, et augmenter le taux de cofinancement de l'Europe au RTEFF en le portant au moins à 20 %. Madame de Palacio n'a pas annoncé, on peut le regretter, de grands changements sur ce dossier dont on sait qu'il est plutôt entre les mains

Les budgets de l'Union européenne sont, pour le moment, fortement contraints, mais une réorientation générale devra néanmoins être étudiée pour prendre en compte le caractère crucial de la construction d'une Europe des transports.

des ministres européens chargés des finances. Les budgets de l'Union européenne sont, pour le moment, fortement contraints, mais une réorientation générale devra néanmoins être étudiée pour prendre en compte le caractère crucial de la construction d'une Europe des transports. Au-delà de ce minimum, sans doute insuffi-

sant au regard de l'urgence du problème et de l'importance des moyens à consacrer, il faut être plus ambitieux et l'Union européenne devrait recourir à des emprunts à très long terme (30 à 50 ans) et à très bas taux d'intérêt.

Par ailleurs, les acquis des corridors fret doivent être généralisés pour organiser le RTEFF dans le cadre d'une coopération étroite, non seulement entre les gestionnaires d'infrastructures européens, mais aussi entre les entreprises ferroviaires européennes et entre ces gestionnaires d'infrastructure et ces entreprises ferroviaires. Ces dernières doivent, en effet, être associées aux mécanismes d'attribution des sillons sur plusieurs réseaux, tout spécialement sur le RTEFF, car les entreprises ferroviaires sont au contact étroit des clients et donc attentifs à leurs besoins.

Mais surtout, pour aboutir à une réelle concrétisation du RTEFF, il est nécessaire que chaque pays européen mène des études approfondies et évalue précisément les coûts d'investissements correspondant à la résorption des gou-

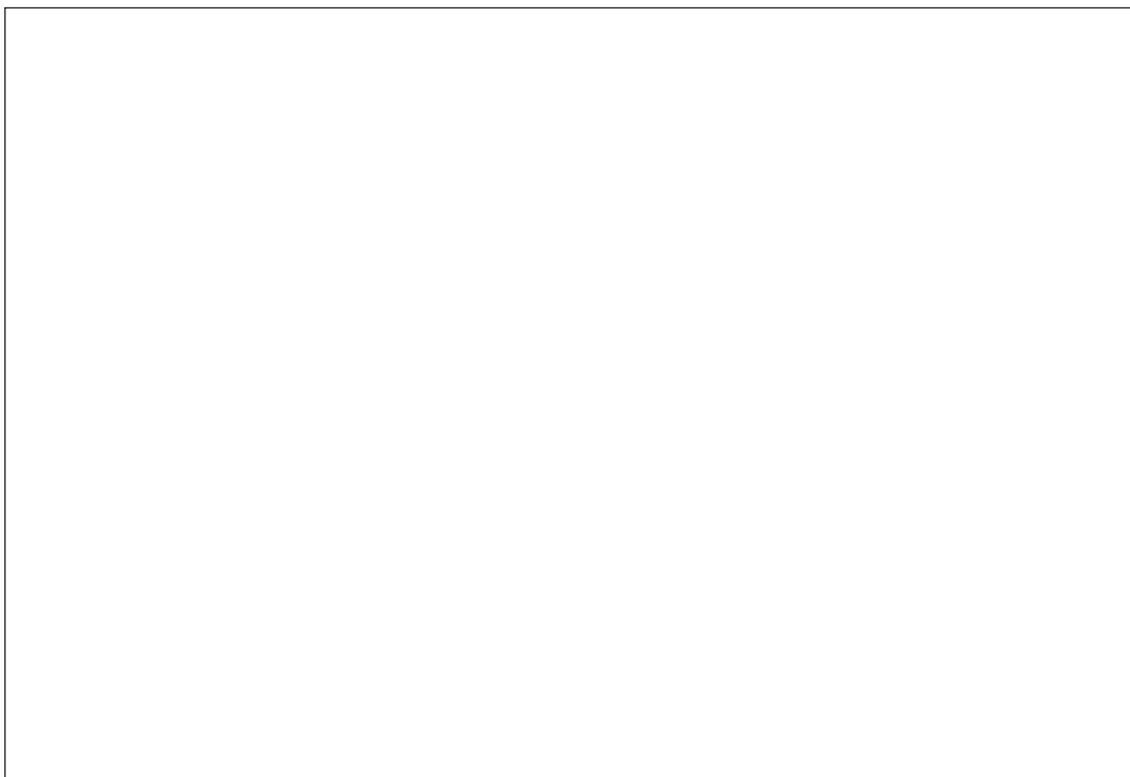
lets d'étranglement et à l'instauration de l'interopérabilité. Il a été proposé un schéma directeur européen des investissements multimodaux, proposition intéressante car elle permettrait de réaliser ces études de manière coordonnée en définissant des priorités.

Notre ambition est de prolonger ces Etats généraux chaque année dans le pays qui aura la présidence de l'Union, afin de suivre l'évolution du RTEFF et de lever progressivement les obstacles à sa mise en place. La Ministre belge, Madame Durant a déjà donné son accord de principe à cette proposition qu'a faite Jean-Claude Gayssot dans son intervention d'ouverture. Il reste à passer le témoin à nos amis Belges.

La qualité du service ferroviaire

La deuxième table ronde était consacrée à la qualité du système ferroviaire de transport de fret.

Le quatrième chantier traitait des moyens d'accélérer la réorganisation de la SNCF pour assurer une meilleure qualité de service du fret ferroviaire. Bien que pour l'instant cette qualité ne soit pas toujours au



Grâce à la conciliation sur le « paquet ferroviaire », il semble, sous bénéfice d'inventaire précis, que l'Europe soit parvenue à un accord équilibré. Les outils d'un développement du trafic international de fret ferroviaire existent, reste à bien les utiliser.

rendez-vous, la SNCF a montré qu'elle était consciente des enjeux et qu'elle entendait évoluer en interne. Mais la croissance du trafic l'emporte encore sur la croissance de la qualité et remettre à niveau une activité un peu délaissée tout en répondant à une demande croissante ne se fait pas en un jour ni sans moyens matériels. Cependant, il faut rappeler que, cette année, le taux de croissance du fret SNCF a été certainement supérieur à celui de la route et que certains chargeurs reconnaissent que la SNCF est, malgré tout, meilleure que les autres opérateurs ferroviaires en Europe.

Toutefois, la qualité a été citée par de nombreux intervenants comme la première condition du rééquilibrage modal vers le rail et c'est pourquoi on peut faire quelques propositions concrètes :

- ✓ amplifier et pérenniser les actions mises en œuvre à court terme par la SNCF et bien engagées désormais ;
- ✓ accroître, au sein de l'entreprise, les moyens humains et matériels affectés au fret pour donner à cette activité une autonomie de ressources qui ne doit pas s'opposer au maintien de la mutualisation des moyens en cas de besoins ;

✓ rénover, dès 2003, le système de transport ferroviaire depuis la planification des trains jusqu'à la prise en compte des besoins logistiques, en s'appuyant sur le groupe SNCF et en développant la coopération en Europe ;

- ✓ affirmer clairement l'importance du fret et remobiliser les agents autour de son développement ;
- ✓ améliorer le dialogue social dans l'entreprise.

Tout ceci ne se fera pas sans moyens supplémentaires, moyens en matériels roulants, moyens humains, moyens en capacités d'infrastructures.

Le cinquième chantier, à savoir le développement d'un partenariat responsabilisant avec l'ensemble des acteurs, conduit à généraliser, avec les chargeurs, la mise en œuvre d'objectifs de services contractualisés en matière de délais, de fiabilité, de suivi et de traçabilité des marchandises. Il est donc préconisé de multiplier et de faire vivre les accords « régularité », type 95/20, signés pour le transport combiné, en veillant aussi au respect des engagements des chargeurs, et de généraliser l'inclusion de clauses d'indemnisation pour retard dans les contrats commerciaux. Les chargeurs doivent donc être parties prenantes de la réorganisation des transports, réorganisation qu'exige l'intérêt général et qui implique des efforts de part et d'autre.

Ce partenariat doit aussi s'appuyer sur la participation des cheminots et l'affirmation du développement de l'activité fret peut être la base d'une stratégie « gagnant/gagnant » entre l'entreprise et ses personnels.

Le sixième chantier concernait la mise en œuvre, dans le cadre du système ferroviaire intégré, d'une gestion efficace des capacités du réseau qui prenne en compte le développement du fret.

Dans ce but, les investissements doivent être rapidement

engagés par RFF pour optimiser les capacités en fonction des besoins prévisionnels du fret en termes de contournements, d'itinéraires alternatifs électrifiés ou aménagés, etc. D'autre part, des règles de priorité permettant une gestion plus efficace et plus transparente des capacités d'infrastructure doivent être établies afin, notamment, d'améliorer les délais d'acheminement du fret.

En septième chantier, il est proposé d'étudier comment mettre la SNCF et RFF en situation d'améliorer la planification et la programmation des projets de développement ferroviaires. Pour adapter en permanence le système ferroviaire aux besoins de l'économie et de la collectivité, la concertation entre la SNCF et RFF doit être améliorée autour de cette programmation et leurs moyens d'anticipation renforcés.

Il est donc recommandé que la SNCF et RFF tiennent à jour une planification à 20 ans dans le cadre des schémas de service de transport et une programmation glissante à 10 ans dans le cadre des contrats de plan Etat-régions.

Les engagements financiers

Concernant la dernière table ronde sur les financements,

elle a traité, en huitième chantier, le sujet fondamental de l'achèvement de l'assainissement financier de RFF et de la SNCF.

Monsieur le Ministre Gayssot a dit que nous arrivons au bout des moyens initialement mis en œuvre pour lutter contre le surendettement du système ferroviaire et l'Etat doit maintenant trouver les moyens permettant d'éviter durablement le surendettement. Il faut aller encore plus loin : il faut passer de la lutte contre le surendettement à la lutte pour le désendettement de l'ensemble du système ferroviaire. Car la dette héritée du passé pèse toujours sur le rail et empêche son développement.

Une partie du produit des ventes des licences UMTS devrait servir à cet objectif d'intérêt public, mais d'autres pistes peuvent et doivent être explorées. La priorité doit être donnée au désendettement total de la SNCF, car il sera trop tard lorsque le nouveau règlement européen sur les aides d'Etat entrera en vigueur. Dans un deuxième temps, il faudra procéder à un désendettement significatif de RFF, de l'ordre d'au moins 40 milliards de francs.

Il faut aussi, et il s'agissait du neuvième chantier, engager à court terme un plan d'aide

exceptionnel à l'investissement dans le mode ferroviaire. La table ronde sur la qualité a montré que, sans moyens, il n'y aura pas de qualité possible. Quatre points sont, en particulier, à traiter.

- Un plan d'aide exceptionnel est nécessaire pour autoriser la SNCF à accélérer ses commandes de locomotives et de wagons. Ces commandes sont en effet indispensables pour remplacer, d'ici à 2006, le matériel roulant obsolète qui sera radié et, dans le même temps, répondre à l'objectif de doublement du trafic. La SNCF doit pouvoir procéder à des commandes fermes sur plusieurs années afin de donner la visibilité nécessaire aux industries de la construction ferroviaire.

- Par ailleurs, la SNCF doit disposer des moyens d'embaucher et de former de nouveaux agents. On est passé d'une logique de baisse des effectifs à une logique d'accroissement, et l'on s'en réjouit, mais la hausse du trafic à laquelle la SNCF doit faire face exige que l'on aille plus loin dans la hausse des effectifs que ce qui était prévu initialement.

- Il est tout autant nécessaire d'accroître les moyens d'études de la SNCF et de RFF en matière de projets d'investissements, d'accélérer les procédures et d'augmenter les moyens financiers consacrés aux contrats de plan Etat-régions pour assurer leur réalisation à 100 % en 2006. En effet, il est hors de question de décevoir les régions qui ont parié sur le rail.

Parallèlement, un tel plan devrait permettre d'augmenter les aides aux partenaires du fret ferroviaire, notamment pour les wagons de particuliers, les conteneurs et caisses mobiles, les camions aptes au ferroutage et les installations terminales. Les débats de ces deux jours ont aussi montré qu'il fallait s'engager rapidement sur la voie du triplement du transport combiné et de la concrétisation de la route roulante. Il s'agit du dixième chantier proposé.

- Parallèlement, un tel plan devrait permettre d'augmenter les aides aux partenaires du fret ferroviaire, notamment pour les wagons de particuliers, les conteneurs et caisses mobiles, les camions aptes au ferroutage et les installations terminales.

On ne réussira le triplement du combiné qu'à trois conditions :

- ✓ augmenter le soutien au transport combiné pour le porter à la hauteur des avantages socio-économiques qu'il apporte à la collectivité ;
- ✓ promouvoir une meilleure organisation du transport combiné et organiser rationnellement les localisations des plates-formes multimodales ;
- ✓ instaurer la transparence financière de l'utilisation du budget de l'Etat affecté au transport combiné.

Le gouvernement est favorable à la route roulante. Il a annoncé une première expérimentation dès 2002 entre la Maurienne et Bussoleno. Les débats des Etats généraux ont confirmé l'intérêt de tous pour ce nouveau service. Au-delà du projet Ambérieu-Turin, indispensable aux vallées alpines, la route roulante doit être expérimentée sur d'autres axes saturés puis mise en œuvre sur les grands axes de transit à travers notre pays, c'est-à-dire de l'Angleterre au Sud de la France et de la frontière allemande jusqu'à la frontière espagnole. C'est en effet le seul moyen de libérer nos routes du trafic des poids lourds en transit. D'une utopie politique, décriée pendant des années, nous devons passer à une réalité qui, au cours de ces Etats généraux, a pris corps.

Le onzième chantier concerne la mise en œuvre d'une véritable autonomie de gestion de la SNCF. A cette fin, il faut rapidement rétablir un système d'engagements réciproques et fermes entre l'Etat et la SNCF, qui donne une visibilité d'au moins 7 ans à l'entreprise, soit la durée des contrats de plan Etat-régions. Cette visibilité est tout aussi nécessaire à l'ensemble des partenaires de la SNCF et évitera que sa gestion soit assujettie à des

décisions budgétaires prises année par année.

Enfin, le douzième et dernier chantier propose de donner une vraie priorité au ferroviaire dans les Schémas de service et dans les contrats de plan Etat-régions. Durant ces Etats généraux et à travers les sondages, une volonté claire s'est exprimée pour donner une priorité au mode ferroviaire. Il faut désormais que cette priorité se traduise dans les schémas de service à l'occasion du débat public qui va être organisé d'ici à mai 2001. Il faut des engagements de réalisation et pas seulement des principes d'action et il convient, en particulier, d'éviter de retenir des projets autoroutiers ou routiers concurrents à des projets ferroviaires. Il est important de préparer très rapidement la révision des contrats de plan Etat-régions prévue en 2003 pour accroître l'effort en faveur du ferroviaire et, on ne le répétera jamais assez, permettre leur réalisation complète à l'horizon 2006.

A la fin de ces Etats généraux, il apparaît aussi qu'une bonne organisation spatiale des transports mérite une expertise et un arbitrage politique entre tous les projets d'infrastructures terrestres, afin de mesurer à l'avance leur intérêt collectif selon une

approche globale et intermodale. L'atelier consacré aux zones sensibles a montré, en particulier, que les populations riveraines accepteront d'autant mieux les nouvelles infrastructures ferroviaires qu'elles permettront un allègement effectif des trafics routiers.

Une fois de plus, ne soyons pas en retrait : si nous proposons des projets qui sont de véritables alternatives au « tout routier », la population nous suivra.

Pour conclure, le pari de l'intitulé de notre manifestation a été tenu : organiser de véritables Etats généraux. En effet, une bonne trentaine de questions de la salle ont trouvé réponse en séance plénière, et toutes les questions d'ordre général posées par l'assistance ont pu être traitées, soit au cours des tables rondes plénières, soit dans les quatre ateliers.

Il s'est dégagé, comme un fil rouge tout au long des débats, une exigence forte de transparence et de débat public. Le CSSPF qui a été mis en place par le ministre chargé des Transports, a montré qu'il était un instrument efficace de cette transparence et de ce débat dans le domaine des transports. Il poursuivra sur cette voie.

Note

(1) Cet article reprend l'intervention de Jean-Jacques Filleul en conclusion des Etats généraux du fret ferroviaire. Il tient dans le cadre de cette synthèse à remercier tous ceux qui ont contribué à l'organisation de cette manifestation, son animatrice Anne de Coudenhove, les membres du CSSPF et l'équipe du secrétariat général du Conseil qui a porté, depuis janvier 2000, ce magnifique projet et l'a conduit à sa réalisation.