

cndp
Commission particulière
du débat public
Projet de ligne
à grande vitesse
Bordeaux-Toulouse

cndp
Commission particulière
du débat public
Projet de ligne
à grande vitesse
Bordeaux-Toulouse

***Présentation
de la réunion***



**“ Développement économique, fret,
logistique, quels enjeux pour la LGV ?
Toulouse, 13 octobre 2005 ”**

Actes de la réunion publique thématique

SOMMAIRE

Introduction	5
Ouverture du débat par Henri DEMANGE , Président de la Commission.....	6
Intervention de Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF.....	7
Table ronde n° 1 :	11
Intervention de Pierre IZARD , Président du Conseil Général de Haute-Garonne	12
Intervention de Serge DIDIER , Vice-président de la communauté d'agglomération.....	14
Un intervenant.....	16
Intervention de Claude TERRAZZONI , Président de la CCI.....	16
Intervention de Jacques AGRAIN , Conseil Economique et Social Régional de Midi-Pyrénées	18
Intervention de Jean DAUBIGNY , Préfet de région Midi-Pyrénées	20
Intervention de Martin MALVY , Président du Conseil Régional.....	22
Intervention de Jean-François BROU , Vice-président de l'Observatoire des Transports.....	23
Intervention de Simon CHARBONNEAU , Universitaire bordelais	24
Intervention de M. LATRONCHE	25
Intervention de Jacques BORDES , Elu municipal de Lartigue.....	26
Réponse de Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF.....	27
Intervention de Denise CASSOU , Présidente de l'Association « Landes Environnement Attitude ».....	28
Intervention de Jean-Paul DUCRET , Représentant SNCF.....	30
Intervention de Jean-François GRAIN , Cheminot, agent de conduite au dépôt de Toulouse et Toulousain.....	30
Intervention de Mathieu ALBERT , Conseiller de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Montauban	31
Intervention de Philippe BARBEDIENNE , Directeur de la SEPANSO	32
Intervention de Roger GAILLAC	33
Intervention de Gérard GOUVERNEUR , Elu de la Communauté de communes de Montesquieu	34
Intervention de Jacques BORDES , Elu municipal de Lartigue.....	34
Réponse de Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF.....	37

<i>Une intervenante</i>	37
Réponse de Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF.....	37
Intervention de Jacques BORDES , Elu municipal de Lartigue.....	38
Réponse de Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF.....	38
Intervention de M. Martin MALVY , Président du Conseil Régional.....	38
Intervention de Jean-Michel FABRE , Conseiller Général à Toulouse	39
Intervention de Denise CASSOU , Présidente de l'Association « Landes Environnement Attitude ».....	39
Table ronde n° 2 :	41
Intervention de M. THOMAS , Représentant d'Airbus	42
Intervention de M. DOUCET , Représentant du Groupe Pierre Fabre	44
Intervention de Michel AZIMON , Représentant du Groupe Malet.....	45
Intervention de Bernard PECHBERTY , Représentant du Groupe coopératif « Sudépis » Midi-Pyrénées.....	46
Intervention de André LABATUT , Président- Directeur général d'ALTRANS.....	48
Intervention de Jacques BORDES , Elu municipal de Lartigue.....	50
Une intervenante.....	51
Un intervenant, Cheminot.....	51
Intervention de Jean-Paul DUCRET , Représentant de la SNCF.....	53
Intervention de Françoise CITTONE , Association « Bioservice »	54
Intervention de Jacques BORDES , Elu municipal de Lartigue.....	55
Intervention de Denise CASSOU , Présidente de l'Association « Landes Environnement Attitude ».....	56
Réponse de Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF.....	58
Intervention de Simon CHARBONNEAU , Universitaire bordelais	59
Intervention de Didier GODEFROY , Cheminot, militant de la CGT.....	60
Intervention de Michel AZIMON , Groupe Malet	62
Intervention de M. DOUCET , Groupe Pierre Fabre	63

Sont notamment intervenus lors de ce débat :

Pour la Commission particulière du débat public :

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière du débat public
Mme Reine-Claude MADER, membre de la CPDP
M. Jean-Claude SABIN, membre de la CPDP
M. Michel SABLAYROLLES, membre de la CPDP

Pour le maître d'ouvrage :

M. Kim REGNIER, Directeur régional Midi-Pyrénées
M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public

Pour la SNCF :

M. Jean-Paul DUCRET, SNCF

Pour la Table ronde n° 1 :

M. Jean DAUBIGNY, Préfet de région Midi-Pyrénées
M. Martin MALVY, Président du Conseil Régional
M. Pierre IZARD, Président du Conseil Général de Haute-Garonne
M. Serge DIDIER, Vice-président de la communauté d'agglomération
M. Jacques AGRAIN, Conseil Economique et Social Régional de Midi-Pyrénées
M. Claude TERRAZZONI, Président de la CCI
M. Jean-François BROU, Vice-président de l'Observatoire des Transports

Pour la Table ronde n° 2 :

M. THOMAS, Représentant d'Airbus
M. DOUCET, Représentant du Groupe Pierre Fabre
M. Michel AZIMON, Représentant du Groupe Malet
M. Bernard PECHBERTY, Représentant du Groupe coopératif « Sudépis » Midi-Pyrénées
M ; André LABATUT, Président- Directeur général d'ALTRANS

Introduction

Ouverture du débat à 19h00

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

En raison de soucis techniques, le début de l'intervention n'a pas été enregistré.

... Un site Internet sur le débat public fonctionne et il doit être à la 14 000 ou la 14 500^{ème} interrogations.

On peut obtenir un Cédérom avec toutes les études.

Un jeu de questions/réponses fonctionne très largement, car plus de 900 questions ont été posées. A ce jour, 90 % ont reçu une réponse, la plupart des questions étant posées au maître d'ouvrage Réseau Ferré de France.

La réunion de ce jour se situe dans un cycle de réunions publiques. Ce n'est pas l'unique exercice du débat public, mais c'est l'un des points forts. Je rappelle la situation : nous avons eu quatre réunions de présentation et de lancement en juin à Toulouse, à Bordeaux, à Montauban et à Agen. Nous aurons quatre réunions de restitution en fin de débat, en novembre : à Agen le 3 novembre, à Montauban le 8 novembre, à Toulouse le 16 novembre et à Bordeaux le 17 novembre.

Entre ces réunions publiques larges (présentation et synthèse), nous avons eu un certain nombre de réunions sur des thèmes particuliers, qui étaient apparus comme des sujets fréquemment et fortement soulevés lors des réunions de lancement et lors de la réception des nombreuses questions posées ou des nombreuses prises de positions. Ces réunions publiques thématiques ont porté à Montauban et à Agen sur un point particulier : quelle gare faut-il ? Une gare centrale ou une gare nouvelle ? C'était la problématique que posait le maître d'ouvrage.

Nous avons eu à Castelsarrasin et à Langon, pour les régions Midi-Pyrénées et Aquitaine, deux réunions thématiques sur les enjeux environnementaux. En effet, la préservation des espaces naturels et les conséquences de travaux importants sont évidents. Elles nécessitent une analyse ou une expression forte sur les préoccupations environnementales.

Nous avons eu également deux réunions sur l'autre sujet fort dans toutes les réunions publiques : les enjeux fonciers et territoriaux. Là aussi, une en Midi-Pyrénées à Montauban et l'autre en Aquitaine à Langon.

Nous avons aujourd'hui une réunion sur les enjeux économiques, car un certain nombre de questions avaient été posées sur la légitimité économique du projet. Il avait été dit dans le dossier du maître d'ouvrage qu'un certain nombre de conséquences positives économiques découleraient de ce projet. Encore faut-il avoir l'expression réelle de ceux qui ont des responsabilités dans le domaine à la fois de l'aménagement du territoire et du développement économique.

Nous avons classé ces personnes, qui ont ces responsabilités, en deux catégories :

- ⇒ Toutes celles qui, à la tête de collectivités territoriales ou d'institutions, ont en charge la politique des transports et le développement économique.
Cette première table ronde sera animée par Mme Reine-Claude MADER.
- ⇒ Un certain nombre de représentants importants du monde industriel.
Cette deuxième table ronde sera animée par M. Jean-Claude SABIN.

On pose régulièrement la question de savoir quelle sera la suite du débat.

A l'issue du débat, la Commission Particulière de Débat Public (CPDP) fera un compte rendu, le plus fidèle, le plus complet, le plus neutre, le plus objectif possible. Elle ne prendra pas partie, mais elle rapportera tous les arguments exprimés. La CNDP, dont Mme MADER est une représentante, élaborera le bilan général au vu de ce compte rendu.

Le maître d'ouvrage prendra, dans les trois mois suivants, une décision qui sera publiée au Journal Officiel. Celle-ci pouvant engager le projet, différer ou annuler le projet, engager le projet sur des bases différentes de celles initialement prévues.

Notre réunion va commencer par une rapide présentation par le maître d'ouvrage de l'aspect économique du projet, à la fois au niveau des personnes et des transports. Cette intervention devrait durer une dizaine de minutes. Ensuite, dans la première table ronde qu'animerait Mme MADER, viendrait une succession d'intervenants, que vous connaissez pour la plupart, mais que Mme MADER présentera au fur et à mesure.

L'introduction concerne « le développement économique des territoires, fret et logistique ». Le maître d'ouvrage, représenté ici par M. Kim REGNIER, Directeur régional Midi-Pyrénées, par M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet, et la SNCF représentée par M. DUCRET vont poser le problème tel qu'ils le perçoivent. Ensuite, un certain nombre d'intervenants et de responsables prendront la parole pour exprimer leur point de vue, et nous ouvrirons largement le débat avec les participants. Tel est le programme.

M. REGNIER ou M. FAUCHER : l'aspect économique et les justifications économiques de ce projet, tels que vous les avez conçus.

M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet RFF :

Je vous remercie, M. le Président. Assez rapidement et sans refaire la présentation complète du projet, quelques éléments qui ont trait à son économie.

Le premier élément porte sur le besoin qui a conduit à envisager ce projet. Il est lié au dynamisme du Sud-Ouest : un dynamisme démographique et un dynamisme économique, l'un appelant certainement l'autre. On voit les chiffres de prévision de croissance de la population, tant sur l'aire urbaine de Bordeaux et celle de Toulouse, que sur les départements de Gironde et de Haute-Garonne, et également sur les régions dans leur ensemble. C'est un fort accroissement de population auquel ces territoires vont se trouver confrontés à l'horizon de la réalisation du projet.

Par rapport à cette population et les besoins de déplacement, on constate aujourd'hui un partage modal, tel qu'il prévaut en France et dans l'Union Européenne, ce qui permet d'avoir quelques éléments de comparaison pour se rendre compte que les déplacements sont effectivement majoritairement effectués par route, pour une part en Europe, relativement importante, par l'aérien ; et une partie par le ferroviaire. Pour la France, on se rend compte que la partie ferroviaire est un peu plus importante que ce que l'on trouve en moyenne européenne. Ces éléments ont conduit, notamment sur la base de ce constat de partage

modal qui, pour les pouvoirs publics, n'est pas satisfaisant car il y a une volonté d'assurer un rééquilibrage modal pour assurer plus de trafic par le mode ferroviaire qui présente des avantages en termes d'environnement.

Pour répondre à ces objectifs, le projet a été conçu, dont je rappelle les grandes caractéristiques. C'est une Ligne à Grande Vitesse qui va relier la sortie Est de Bordeaux à l'entrée Nord de Toulouse, sur une distance d'environ 200 km. Sur cette LGV, les trains pourront circuler à la vitesse de 320 km/h, avec un objectif : améliorer la vitesse et la performance des offres pour les voyageurs en longue distance, avec des éléments qui sont la recherche d'une liaison Toulouse-Paris de 3 H 07, une liaison entre les deux grandes métropoles régionales voisines, Aquitaine/Midi-Pyrénées d'une heure de temps de parcours. C'est également une amorce de l'amélioration des liaisons de ces deux régions du Sud-ouest vers la Méditerranée, c'est-à-dire Provence Alpes Côte d'Azur, la région Rhône-Alpes et également la Catalogne, avec un gain de temps de parcours d'une heure en attendant qu'un prolongement se fasse éventuellement sur le tronçon Toulouse-Narbonne.

Ce projet a également décidé de s'intéresser au territoire intermédiaire, c'est-à-dire qu'il prévoit la desserte par des modalités qui restent encore à définir, et qui ont été soumises au débat, des villes d'Agen et de Montauban.

Concernant les résultats que nous attendons de ce projet, qui sont le fruit de la modélisation qui a été réalisée lors des études, c'est un gain de voyageurs sur cet axe. C'est-à-dire que la liaison LGV entre Bordeaux et Toulouse devrait permettre au ferroviaire de gagner environ 3 millions de voyageurs supplémentaires par an. C'est important, car on serait sur un chiffre dit de référence, c'est-à-dire à la veille de la mise en service du projet de l'ordre de 7 millions. C'est un gain de voyageurs assez important. Il est différencié selon les axes que permet de desservir ce nouveau lien Bordeaux-Toulouse :

- ⇒ On a un axe radial qui intéresse Toulouse, Montauban et Agen pour les relations vers le nord.
- ⇒ On a un axe de voisinage entre Bordeaux et Toulouse, et les dessertes intermédiaires.
- ⇒ On a un axe transversal du sud, concernant Bordeaux, Agen et Montauban vers le Sud-est, où l'on voit que le gain de clientèle va se faire par induction de trafic, c'est-à-dire que la performance des offres ferroviaires va inciter au voyage. Il y aura des déplacements qui n'auraient pas existé en dehors de cette offre.

Il y aura également dans le souhait des pouvoirs publics le report modal des voyageurs, qui se reporteront de l'aérien vers le ferroviaire, car ils trouveront une meilleure satisfaction de leurs besoins de voyage par le mode ferroviaire. Ce que vous voyez de couleur orange, et qui est relativement important, sur l'axe radial en direction de l'Île-de-France, mais qui joue également pour les relations transversales, essentiellement de Bordeaux vers le sud-est. En dernier lieu, il y a un report modal de la route.

Ces éléments sont importants. En matière d'effets économiques de la LGV, l'expérience nous montre que l'on constate un certain nombre d'effets, dont on ne sait pas précisément dire s'ils viennent très directement de la LGV. Notamment sur la LGV Méditerranée, il y a eu une grande opération d'aménagement urbain : Euro Méditerranée, qui est arrivée à peu près en même temps et qui peut expliquer les choses. Il apparaît, aux études qui ont été confiées, que la LGV peut amplifier les effets des dynamiques qui auront été mises en place par les décideurs, dans la perspective d'arrivée de cette ligne. La ligne est susceptible d'amplifier ces

effets. Il nous semble intéressant que les décideurs, ici présents dans cette salle, exposent leur vision de cette opportunité que crée la LGV.

Le second élément, concernant la réalisation de cette ligne à grande vitesse, est qu'elle va libérer de la capacité sur la ligne actuelle et celle-ci va permettre, en prolongement de l'afflux des voyageurs, de développer les transports par TER qui sont à l'initiative des Conseils Régionaux d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées. C'est un élément important, avec un enchaînement des choses. Elle va également libérer de la capacité pour que les services ferroviaires de fret puissent s'y développer.

Petite illustration de la façon dont le territoire est occupé par les services de fret. Sur la vue de gauche, on a les axes principaux de développement du fret ferroviaire, où l'on voit essentiellement une grande artère au nord de la France, et puis des artères nord-sud, dont l'une utilise la façade Atlantique, et l'autre la vallée du Rhône. On voit néanmoins, ce qui est intéressant pour l'axe Bordeaux-Toulouse, une dérivation et l'axe central Paris-Orléans-Limoges-Toulouse a également un intérêt pour le fret puisqu'il s'y fait du trafic qui est en général en provenance ou à destination de l'Espagne par la façade méditerranéenne. Les flux de poids lourds ignorent cet axe central et sont très fortement répartis sur les axes côtiers.

En matière de répartition modale, comme on l'a indiqué pour le transport de voyageurs, on peut faire une comparaison entre ce qui se passe en France et ce qui se passe en Europe pour constater, bien évidemment, que la route est également très fortement majoritaire dans les déplacements de marchandises. L'Europe laisse une part relativement importante et beaucoup plus en France, pour des raisons assez évidentes, au transport fluvial. La part du transport ferroviaire est finalement relativement modeste, et elle est relativement plus élevée en France que dans la moyenne du reste de l'Europe.

Cela étant, en quoi l'axe Bordeaux-Toulouse peut être intéressé par des développements de fret ? Ce schéma n'est pas forcément très lisible, et je vous prie de m'en excuser. Un certain nombre de trafics vont utiliser cet axe. Ce sont d'abord les trafics échangés entre les deux régions voisines qui naturellement vont l'utiliser, des trafics qui de Bordeaux vont vers le sud-est de la France ou l'Italie, des trafics qui de Toulouse vont également vers le nord ou vers Bordeaux. Élément intéressant, cet axe peut, au moins pour sa section Toulouse-Montauban, servir d'axe de développement pour les trafics de la péninsule ibérique échangés avec le nord de l'Europe, dès lors que les axes traditionnels d'écoulement, qui sont l'axe de la vallée du Rhône ou l'axe Aquitaine, et en l'occurrence plutôt celui de la vallée du Rhône, arriverait à saturation. C'est un élément important.

La vision de RFF concernant le développement du fret ferroviaire au plan macro-économique, et c'est une hypothèse importante, à condition d'une productivité des offres ferroviaires chiffrées à 15 %, ce qui paraît aujourd'hui nettement accessible. Le développement du fret pourrait se faire à l'horizon du projet sur un rythme de 1,4 % par an, ce qui se traduirait néanmoins seulement par un maintien de la part de marché du ferroviaire dans cet ensemble de transports. RFF peut avoir plusieurs actions pour tenter de développer et dynamiser le fret ferroviaire, puisqu'il est en situation d'offrir des sillons sur le réseau. Il se trouve en situation d'élargir sa palette de clientèle car aujourd'hui la SNCF était opérateur quasiment monopolistique sur le réseau. Depuis l'ouverture, en 2003, aux trafics de frets internationaux réalisés sur le réseau de transport européen de fret, il y a une étape suivante à venir l'année prochaine de libéralisation complète de ces trafics, avec la perspective d'une multiplicité d'entreprises ferroviaires, qui pourraient œuvrer sur des segments de niches pour assurer un développement des trafics.

J'ai terminé avec ces éléments de rappel de l'aspect un peu économique lié au projet. Je voudrais simplement rappeler en dernier lieu que, selon les décisions liées au débat public, le projet, s'il est poursuivi, donnera lieu à un certain nombre d'étapes d'études pour approfondissement de tous les aspects, qui ont été survolés pendant ces premières études. Ce sont des étapes, qui vont nécessiter également que soient trouvés et apportés les financements nécessaires à leur réalisation.

Voilà, M. le Président, j'en ai terminé avec cette présentation rapide.

**Table ronde n°1 :
La politique des transports
et l'aménagement du territoire**

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la CPDP :

Merci M. le Président, je vais commencer par présenter chacune des personnalités qui interviendra à cette table ronde, sachant que vous les connaissez tous. Mais, enfin, ne serait-ce que par courtoisie, nous nous devons de les saluer.

- ⇒ M. le Préfet Jean DAUBIGNY.
- ⇒ M. Martin MALVY, Président du Conseil Régional.
- ⇒ M. Pierre IZARD, Président du Conseil Général de Haute-Garonne.
- ⇒ M. Serge DIDIER, Vice-président de la communauté d'agglomération.
- ⇒ M. Jacques AGRAIN, Conseil Economique et Social Régional de Midi-Pyrénées.
- ⇒ M. Claude TERRAZZONI, Président de la CCI.
- ⇒ M. Jean-François BROU, Vice-président de l'Observatoire des Transports.

Je vais donner la parole à chacun d'entre d'eux, après me permettre de leur rappeler que nous souhaitons que leurs propos s'en tiennent à une durée d'environ dix minutes, afin de laisser un débat avec la salle. J'invite, M. IZARD, Président du Conseil Général de Haute-Garonne à bien vouloir prendre la parole sur cette table ronde, sur le thème qu'il a arrêté.

M. Pierre IZARD, Président du Conseil Général de Haute-Garonne :

Je vais essayer d'être bref et complet. De plus, je vais essayer d'être gentil, ce qui sera peut-être la partie la plus difficile. M. DEMANGE a dit que nous étions là, chacun, pour exprimer notre point de vue. Tous les points de vue se respectent, celui du Conseil Général de la Haute-Garonne aussi. Donc, faisons-le dans une atmosphère détendue en exprimant notre point de vue et en essayant de le confronter aux idées des autres.

Je n'ai pas trop de leçons à recevoir en ce qui concerne l'idée du TGV, car je n'étais pas Président du Conseil Général voici 17 ans, que je défendais l'idée du TGV et que je suis pour un TGV Toulouse-Paris. Nous l'espérions par Limoges, mais il arrivera par Bordeaux, tant pis c'est mieux que rien, cela correspond à quelque chose qui soit une définition du TGV, c'est-à-dire Paris-Toulouse en 3 heures. Nous devons être à 2 H 57, nous sommes à 3 H 07 : acceptons-le. Je suis donc, comme nos collègues du Conseil Général, pour le TGV.

Deuxième question. Si possible, je suis pour un TGV qui arrive à la gare Matabiau, pour la bonne raison que nous avons su créer les uns et les autres, en matière de transport et d'intermodalité quelque chose qui est à la fois complexe et complet au niveau du centre-ville à la gare Matabiau. Le Conseil Général a construit voici 10 ans une gare routière. Nous avons voulu la construire à côté de la gare Matabiau. Cela marche bien, et il y a un lien très étroit à ce niveau entre transport routier, transport en commun et transport ferroviaire. Je vous rappelle un accord avec à l'époque, Dominique BAUDIS et le Conseil Général, et tout particulièrement moi. Nous avons fait en sorte que la ligne A du métro ait un gros centre intermodal au niveau de la gare Matabiau.

De ce fait, il y a là, avec les transports routiers, les transports ferroviaires et les transports en commun urbains et interurbains quelque chose de très important. Je souhaite, si les études complémentaires le montrent, que nous puissions arriver à la gare Matabiau en plein centre.

J'y ajoute le fait que nous avons effectivement un transport routier, très ou trop développé. Nous en parlons lors de ces journées à l'occasion des « Journées nationales du GART » et effectivement, il faut à tout prix jouer la carte des transports en commun. Et je crois que nous essayons d'y participer. Cela me paraît clair et net, et je le réaffirme aujourd'hui au nom de l'assemblée départementale.

Où je risque d'être un peu moins gentil, c'est quand on demande d'évoquer la question du fret, car cela ne me dérange pas. J'ai été un peu surpris d'entendre le représentant de RFF décrire l'intermodalité et les plates-formes multimodales, comme si c'était quelque chose qui n'existait pas dans la région toulousaine. Je crois que je vais faire un peu de publicité. Voici plus de 15 ans, il y a eu une bonne collaboration entre la Chambre de Commerce et d'Industrie, les collectivités locales, la SNCF et RFF, ce qui allait en tout cas se préciser dans le sens de cette partition. La Chambre de Commerce a eu un projet de plate-forme de fret qu'elle a commencé à pré-étudier avec en particulier des grandes entreprises qui poussaient dans ce sens, notamment l'entreprise Blanc qui nous disait : « si je n'ai pas des installations dignes de ce nom, je m'en vais à Montpellier ou ailleurs ».

Donc, les collectivités locales, dans un partenariat exemplaire Conseil Régional, Conseil Général et deux communes (Castelnau d'Estretfonds et Villeneuve lès Bouloc), ont créé une plate-forme multimodale à 25 km de Toulouse, avec des branchements trains entiers, des branchements voies ferrées wagons, inscription au contrat de plan et réalisation d'un échangeur au niveau de la plate-forme. 160 ha dans un premier temps mis à la disposition des grandes entreprises concernées par ce problème, qui sont venues s'installer ici : EDF, la Poste avec qui nous allons signer une plate-forme logistique pour effectivement le problème de la répartition moderne et l'acheminement du courrier, avec une informatisation digne de ce nom, et demandée en particulier par les services de sécurité en matière de fret concernant le courrier, toutes les grandes marques d'approvisionnement des grandes surfaces, un restaurant très spécialisé dans l'accueil de tout ce qui concerne la logistique, etc.

Nous avons déjà cette installation, et je voudrais vous inviter à la visiter pour que vous la connaissiez enfin. Elle existe, et elle y est. Le problème qui se pose porte sur les relations que nous avons eues depuis quelque temps avec la SNCF et RFF, mais en particulier avec la SNCF. Nous avons pendant des années gardé 15 ha en réserve pour la SNCF alors que tous les gros clients de la SNCF sont venus s'implanter. Les seuls qui, pour des raisons économiques et financières, ne se sont pas implantés sur cette zone sont la SNCF. Après avoir vu tout le monde, tous les Ministres toutes tendances confondues, le Directeur Général à maintes et maintes reprises région et département confondus, après avoir tout essayé, la SNCF a été obligée de nous dire qu'elle n'avait pas d'argent et qu'elle ne pouvait pas venir, alors que les clients viennent.

Je rappelle que l'entreprise Blanc, qui est l'une des plus grosses entreprises de transport de voitures par chemin de fer ou par camion, a acheté plus de 30 ha sur notre site. Ils ont deux trains entiers par jour qui partent ou qui arrivent sur cette plate-forme. Monsieur le responsable RFF, nous sommes prêts et tellement prêts, comme j'ai, puisque j'en suis le Président actuellement, tout vendu au « Euro Centre », nous envisageons d'y construire sur 50 ou 60 ha de plus, car nous considérons que c'est une demande expresse qui va être faite dans les années à venir, notamment s'il y a l'arrivée du TGV et la libération de voies traditionnelles et classiques pour permettre une augmentation du fret. Si véritablement le TGV nous amène une augmentation du fret par voie ferroviaire, je puis vous assurer que l'on fera enfin plaisir au Président du Conseil Général que je suis.

M. Jacques BORDES, Elu Municipal de Lartigue :

N'y comptez pas.

M. Pierre IZARD, Président du Conseil Général de Haute-Garonne :

Pourquoi je n'y compte pas ?

M. Jacques BORDES, Elu Municipal de Lartigue :

Cela ne passera pas, c'est évident.

M. Pierre IZARD, Président du Conseil Général de Haute-Garonne :

Je peux rêver, et je suis à ma place pour essayer de défendre une cause alors qu'on me pose une question : « quid des problèmes économiques et de fret avec l'arrivée du TGV ? ».

Je suis là pour répondre présent et dire que des choses existent déjà. Nous sommes tout à fait d'accord pour continuer à les améliorer.

Je voudrais répondre aussi, pardonnez-moi c'est un peu polémique, que le TGV me paraît la réponse la plus valable à la construction d'un nouvel aéroport, et vous avez apporté des arguments dans ce sens. J'ai peut-être là quelques différends avec certains à la Chambre de Commerce et d'Industrie. Je considère, et vous l'avez dit une fois de plus, que la réponse qui n'a pas été apportée d'ailleurs par l'étude faite sur la construction d'un nouvel aéroport, et pas d'un deuxième aéroport, est bien celle-ci. Effectivement, le TGV est une véritable réponse à la possible construction d'un nouvel aéroport.

Je vous invite tous, et n'hésitez pas à me le dire, à visiter notre plate-forme de fret où je vous signale que nous avons, avec le Président Malvy, signer un accord avec la structure portuaire de Barcelone. Nous sommes en train de concrétiser un accord avec le port sec de Saragosse. Vous voyez que nous sommes bien avancés. Vous avez évoqué le problème des relations avec l'Espagne. Je reste persuadé que nous avons fait du bon travail, qui a été très difficile, mais nous sommes arrivés à conclure. A mon avis, c'est un grand succès.

Voilà très succinctement ce que je voulais dire, Madame, en m'excusant d'avoir été long.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la CPDP :

Je vous remercie, vous avez été très concis, d'avoir donné votre point de vue avec autant de franchise.

Je voudrais donner maintenant la parole à M. DIDIER pour qu'il nous donne son point de vue sur le projet, tel qu'il a été présenté par RFF il y a un instant.

M. Serge DIDIER, Vice-président de la communauté d'agglomération :

Merci Madame, je suis très heureux bien sûr d'être à vos côtés ce soir pour ce nouveau débat public concernant l'arrivée du TGV dans notre ville et dans notre agglomération, à l'horizon 2016-2017. Je suis très content ce soir d'être d'ailleurs aux côtés du Président IZARD. Même si nous avons des différences, ce qu'il vient de dire est vrai, c'est-à-dire qu'il y a plusieurs années maintenant, grâce à lui et à Dominique BAUDIS, nous avons vu émerger Castelnau d'Estretfonds. Il est vrai que peu de gens y croyaient. Aujourd'hui, « Euro Centre » est quelque chose qui marche.

Je suis ici pour parler non seulement du dynamisme de Toulouse, de son agglomération, de son département et de sa région – 12 000 nouveaux habitants chaque année dans l'agglomération toulousaine, Midi-Pyrénées est la région phare en France, puisque c'est le deuxième plus gros accroissement démographique français après la région Languedoc-Roussillon –, et donc de l'arrivée du TGV. L'arrivée du TGV va bouleverser davantage encore les choses dans notre ville et dans notre région par rapport aux données actuelles : 12 000 nouveaux arrivants, des dizaines d'entreprises nouvellement créées. Donc, cela va bouleverser davantage encore les données actuelles.

A la croissance de population, il y aura bien entendu un impact certain, non seulement sur la population active mais encore sur les entreprises, et enfin sur les services. Je vois deux problèmes, le premier que nous devons gérer est celui de la gare Matabiau. L'agglomération et la ville de Toulouse ont déjà pris une initiative, puisque nous avons créé récemment un comité de pilotage, qui aura une double qualité, la première étant de voir un peu ce qui va se passer en termes de restructuration urbaine dans un quartier que vous connaissez sans doute tous et toutes : le quartier Matabiau, le quartier Raynal, car les deux gares sont reliées par le projet de TGV.

Donc, il y a une véritable restructuration urbaine à mettre en place. Pour les responsables municipaux, c'est un vrai problème car il faudra gérer l'immensité créée dans tout ce territoire.

Le deuxième problème, et je serai un peu d'accord avec le Président de la Chambre de Commerce, concernera les parkings, la gare routière, comme cela vient d'être dit par le Président du Conseil Général, la gare Matabiau, la gare de marchandises. Tout cela crée un pôle très intéressant, mais cela génère beaucoup de nuisances au quotidien. Cela risque de nous poser de nombreux problèmes, lorsque nous aurons des centaines de milliers d'arrivants chaque année par rapport aux parkings. Ce sera la tâche du comité de pilotage de trouver des solutions.

Premier problème pour nous : la gare Matabiau, nous nous y préparons. Nous allons associer toutes les collectivités dans le projet : Conseil Général, Conseil Régional, agglomération et ville de Toulouse, tout le monde est au coude à coude dans le projet du TGV, et sur la gare Matabiau nous allons réfléchir ensemble, car c'est ensemble que nous réussirons à donner un nouveau visage dans le cadre d'une véritable restructuration urbaine à tout ce quartier.

Deuxième problème : le développement économique. A partir du moment où le TGV arrivera, bien entendu l'afflux de population générera, du moins il faut l'espérer, de nouvelles activités économiques. L'arrivée de PME est évidente. Il faut aussi réfléchir à la sous-traitance, qu'elle soit aéronautique, car il ne faudra pas oublier ce qui fait la richesse de Toulouse. Nous avons à l'agglomération une volonté de créer de nouvelles zones d'activités économiques (ZAC) dans des secteurs bien précis. Il y en a actuellement et c'est grâce à nos prédécesseurs « Aéro-constellation », mais nous sommes en train d'imaginer la ZAC de Gramont, avec le Maire de Balma, la ZAC de Montaudran avec le Maire de Toulouse, qui est très en pointe sur ce dossier. Donc, nous imaginons une nouvelle ZAC à l'horizon 2007-2008 justement pour accueillir ces nouvelles entreprises qui viendront sans doute à horizon 2017-2020 à Toulouse.

Je vois quand même trois problèmes, le premier concerne le financement de tout cela. Quels que soient les Gouvernements, comme cela a été dit tout à l'heure, il faudra trouver de l'argent. On a un vrai problème, et ce sera notre première préoccupation. Le deuxième est plus matériel, mais il existe, et le Président IZARD ne me contredira pas, du moins je le pense. Il concerne les voiries. On a une manie dans ce pays, et ce n'est pas propre à Toulouse. On crée des zones d'activité, mais on oublie souvent l'essentiel : l'accès aux voiries. J'estime que Labège est une merveilleuse réussite. Le Président DUSSETT a eu l'intelligence il y a longtemps de mettre en place Labège. Mais, pour s'y rendre, il faut se lever

tôt ou partir très tard. Le problème des voiries est important. Nous avons une vraie réflexion à entreprendre pour imaginer d'autres voiries, peut-être imaginer des modes de transport en commun, que j'appelle de tous mes vœux. On a un vrai problème : l'accès à toutes ces zones d'activité, comme on a le problème d'accès à la gare Matabiau.

Enfin, il ne faut pas oublier l'aspect humain. C'est bien de vouloir accueillir de nouvelles populations, et de vouloir à tout prix gagner des compétitions économiques. Bien entendu, je soutiens les efforts du Président DOUSTE dans son approche par rapport au programme Galiléo. Il faut Galiléo à Toulouse, on verra si l'on gagne, je ne sais pas. Mais, il faut également penser à ceux et à celles qui viendront à Toulouse dans les 20 ou 30 prochaines années. On ne regarde pas assez cet aspect humain du problème. Effectivement, il faudra accueillir des populations nouvelles et leur donner un cadre de vie, un environnement où elles aient plaisir à se retrouver. Je ne veux pas pour ma ville et cette agglomération de nouveaux grands immeubles, de nouvelles grandes barrières. Ce n'est pas bien, également il faut penser, et la Ville de Toulouse et l'agglomération aussi, à réserver des hectares de terrain pour pouvoir accueillir des populations dans un environnement dans lequel elles pourront et aimeront se retrouver.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la CPDP :

Merci pour tous vos propos. Lorsque de nouveaux équipements se créent, il faut prendre en compte de nombreux éléments. Il est extrêmement important que chacun y soit attentif.

Je voudrais maintenant donner la parole à M. TERRAZZONI, Président de la CCI.

Un intervenant :

Comme c'est un débat public, on devrait pouvoir poser des questions.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la CPDP :

Si vous le permettez Monsieur, je vais vous redonner les règles du jeu. Nous allons écouter chacune des personnes qui sont à la table ronde. Lorsque chacune d'entre elle se sera exprimée, vous pourrez poser les questions que vous souhaitez. Si je ne l'ai pas fait avant, je vous prie de m'en excuser.

M. Claude TERRAZZONI, Président de la CCI :

Je ne vais pas rajouter à ce qui a été dit, et bien dit. Je ne voudrais pas qu'on se trompe sur mes propos. Pour moi, le TGV que nous appelons de tous nos vœux, et j'insiste beaucoup, n'est qu'un maillon d'un ensemble du système de transport, qui doit être vu globalement. Aujourd'hui, je constate qu'on parle beaucoup de TGV, mais il faut aussi regarder l'ensemble du système de transport, car l'arrivée du TGV doit être l'occasion, l'arrivée de la ligne B du métro et d'autres lignes ultérieurement, de repenser complètement notre système. On ne peut pas continuer ainsi.

Je vous donnerai des exemples si vous le souhaitez. Je ne parlerai pas trop pour ne pas monopoliser la parole. Donc, c'est un maillon et il faut en profiter. Or, aujourd'hui, je ne vois pas qui prend à sa charge l'étude du système global de transport, et c'est un véritable

problème. Je suis d'accord avec le Président IZARD, des intermodalités se sont faites, mais l'intermodalité en France est un mot. Je donnerai trois exemples qui doivent nous amener à réfléchir, et que l'on ne recommence pas les mêmes erreurs.

Premier exemple : l'aéroport Charles de Gaulle.

Lorsque cet aéroport a été créé, on a décidé que ce serait l'autoroute du Nord qui serait le moyen de liaison. On n'a rien mis d'autre. Combien d'années après le TGV est-il arrivé ? 23 ans. Aujourd'hui, on parle d'une voie que je connais bien car j'ai été administrateur de l'Aéroport De Paris « Roissy express », dont on parle depuis 10 ans et qui arrivera sûrement dans 20 ans lorsque Roissy sera saturé. C'est la France profonde des transports. Cela veut dire que l'on n'apporte pas à nos concitoyens les moyens de transport en commun dont ils ont besoin.

Deuxième exemple d'un pays que l'on critique beaucoup, l'Angleterre. Je fréquente l'Angleterre depuis 1960. Lorsque je me suis posé à Heathrow pour la première fois, j'ai pris le train. La plupart des passagers qui arrivent ici prennent le train, car il existe et il marche bien. On commence à faire des installations et on ne met pas derrière ce qu'il faut pour les transports en commun. Il n'est pas étonnant qu'en Midi-Pyrénées on soit les premiers utilisateurs de la voiture.

Les deux exemples de Toulouse que je voudrais vous donner sont des exemples caricaturaux, et il faut les détailler.

Au nord de Toulouse, avec les usines d'Airbus, en moyenne 25 ou 30 000 personnes. De quels moyens disposez-vous pour transporter vos personnels ? Transport en commun : rien. L'aéroport qui voit passer, les jours de pointe, 20 000 passagers. Il y a environ 8 000 personnes qui travaillent. De quoi disposent-elles ? D'une navette qui transporte 5 % des personnels. Demain, j'espère que l'on aura des moyens de liaison entre la gare Matabiau, si c'est elle, et l'aéroport. L'aéroport va rester car le Président IZARD est un spécialiste du transport aérien.

Derrière, il faut résoudre ce problème : celui de notre métropole. Dans les 20 ans à venir, tous les trafics vont être multiplier par deux. Quand on voit ce que c'est aujourd'hui, si l'on ne prend pas les transports en commun, on va en mourir. Parlons quelques instants de Matabiau. Lorsqu'on me dit que Matabiau a 6 millions de passagers, dont une grande majorité étant des passagers de TER, car ceux-ci ont été mis en place et commencent à bien fonctionner. Demain, il y aura 12 millions de passagers, et l'aéroport représente 6 millions de passagers. A l'aéroport, 5 % de transports en commun, 95 % de voitures particulières. Nous avons 8 000 places à l'aéroport de parkings. Savez-vous ce qui nous est arrivé pendant le Salon du Bourget ? Les gens ont laissé les voitures dans tous les axes, car ils ne trouvaient plus de places. Il est vrai qu'il y a un nœud, et le Président a raison. Dans 20 ans, ce nœud pourra-t-il accepter le nombre de passagers qu'il doit accepter : 12 millions avec un parking de 1 000 places ?

Le chef d'entreprise qui va aller prendre le TGV à 6 h du matin pour aller faire ses travaux à 10 h en plein centre de Paris ira-t-il avec les transports en commun ? C'est ce problème qu'il faut se poser. Si l'on se trompe, on va asphyxier notre métropole. Je pose les problèmes, mais je ne les résous pas. Il faudrait trouver, et je suis prêt à me mettre avec qui vous voulez, une équipe de leader qui se mette au travail pour repenser l'ensemble des transports de notre métropole. Il se fait beaucoup de choses, mais il faut les globaliser. Aujourd'hui, on met en place des transports et on a des tickets qui ne sont pas uniques. Il serait temps qu'on devienne intelligent, car nous n'avons plus d'argent. Les entreprises paient la plus grande majorité des coûts de transport, en particulier des transports du SMTC (135 millions par an), on ne va pas payer plus. Avec cet argent, on doit faire mieux et transporter le plus grand

nombre de personnes. Je suis pour la mise à plat de l'ensemble des moyens de transport et qu'enfin, on ait les multi-modalités dont on parle depuis 40 ans et qu'on n'a réalisées pratiquement nulle part.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la CPDP :

Merci M. TERRAZZONI de nous avoir présenté le point de vue de la CCI. Je voudrais donner la parole à M. AGRAIN, membre du Conseil Economique et Social Régional.

M. Jacques AGRAIN, Conseil Economique et Social Régional de Midi-Pyrénées :

Tout d'abord, avec les excuses du Président CHAUZY qui aurait souhaité être parmi nous. Pour le Conseil Economique Social et Régional, et dans un souci de concision, je vous renvoie à l'avis sur une ambition régionale en matière de transport marchandises, le choix du développement durable, notre assemblée a émis cet avis le 21 mars 2005. Je pense qu'il est en plein cœur du débat d'aujourd'hui.

Pour la ligne à grande vitesse elle-même, nous devons débattre le 25 octobre, et émettre là aussi un avis sur la grande vitesse. Très rapidement, la vision du Conseil Economique et Social, certes il s'agit du débat sur la LGV Bordeaux-Toulouse, mais il tient à rappeler que cette relation doit inscrire Midi-Pyrénées dans un rayon... Pour nous, la relation en cause est Bordeaux-Nice, avec ses connexions Aquitaine, Languedoc-Roussillon, PACA, Rhône-Alpes mais aussi l'Espagne et son réseau grande vitesse en cours de construction, l'Italie qui elle aussi est entrée dans le club des cinq pays (six avec les 70 km anglais), qui ont déjà fait le choix de la grande vitesse.

Premier élément, par rapport à notre région, il nous semble en effet en termes d'image que la grande vitesse trace un réseau sélectif, et la cinquième ville de France y sera enfin raccordée. L'attractivité de la région s'en trouve augmentée. Les effets origine-destination de la grande vitesse sur de grandes distances devront par contre être tout à fait intégrés. Si l'on fait Toulouse-Paris, 838 km en trois heures, il est totalement inadmissible de faire un Toulouse-Rodez 158 km en 2 H 15. De plus, je voudrais ajouter les effets bénéfiques que nous pourrions voir en termes de coût de transport dans cette ligne à grande vitesse, mais je ne veux pas allonger.

Deuxième élément : une action régionale facilitée. Certes, M. TERRAZZONI vient d'en parler, pour attirer les entreprises, du développement économique et de l'emploi, faciliter bien sûr dans tous les domaines pour l'industrie, pour les services également. Il ne faut pas oublier non plus que nous sommes une région de tourisme avec les possibilités données de nouveaux produits.

La meilleure communication en région : les correspondances TER, dont vient de parler M. TERRAZZONI sur les intermodalités, les transports départementaux et urbains supposent une réorganisation, une nouvelle approche de l'intermodalité, et je suis d'accord avec ce que vous avez dit, une nouvelle dimension dans la coopération des autorités organisatrices de transport. Elle suppose surtout pour ce qui est de Midi-Pyrénées une réhabilitation des lignes ferroviaires régionales. Je ne veux pas allonger et je vous renvoie à l'audit national sur les infrastructures.

Les voyageurs ne doivent pas passer du 21^{ème} siècle au 19^{ème} siècle, en changeant de train à Matabiau. J'ajoute que les partenaires ne semblent pas avoir des ambitions à même hauteur.

Quand on examine la politique ambitieuse du Conseil Régional en matière de TER, cette ambition et cette politique sont connues, que penser et comment ne pas déplorer les orientations négatives de la SNCF pour le fret et les trains d'intérêts régionaux. Autre conséquence : les sillons dégagés par le fret. Monsieur de RFF, puisqu'il y en aura beaucoup plus, ce sera moins cher, c'est la loi du marché. Donc, cela devrait faire des sillons moins chers. Nous voulons rappeler aussi à ce propos la demande du CESR sur la construction d'une « route roulante », c'est-à-dire un combiné fer/route entre Bordeaux et Miramas, une relation améliorée entre la Catalogne et Paris par l'axe Toulouse-Limoges, Midi-Pyrénées prenant ainsi une position significative qui justifie un développement des activités logistiques. Le Président IZARD a parlé de « Euro Centre », Castelnau d'Estretfonds, du port sec de Barcelone et également des activités nouvelles prévisibles vers Saragosse. Ces transferts modaux sur longue distance, avec les économies d'énergie, la sécurité, la maîtrise de l'espace, les gains en pollution, font de ce transport fret l'élément fort d'une économie durable.

Quelques chiffres pour indiquer que bien sûr l'investissement financier, et on en parle beaucoup, de la LGV est à prendre en compte. Pour nous, il faut ensuite mesurer les coûts de fonctionnement qui oxygènent ou asphyxient les activités. Deux instituts indépendants en Suisse (Suisse Infra) et en Allemagne (IWW) sont arrivés à des chiffres identiques, que je ne résiste pas au plaisir de soumettre à votre réflexion. Ce sont des calculs pour une tonne transportée sur 1 000 km en Europe. Le transport aérien coûte 271,30 €, la route 87,80 €, le fluvial 22,50 € et le fer 17,90 €. Tout est aussi intéressant sur les analyses de ces instituts sur les coûts externes : 650 Md€, soit 7,3 % du PIB européen. Ce sont des coûts supportés essentiellement par les collectivités locales. Pour ce qui concerne le fluvial : 0,4 % pour les coûts externes, 1,9 % pour le fer, 14 % pour l'aérien et 83,7 % pour la route.

Enfin, et pour en arriver à ma conclusion, concernant les projets de gares dans notre région, et pour aller vite, car je vous l'ai dit, M. le Président, l'avis du CESR sera rendu le 25 octobre sur la grande vitesse, vous aurez des compléments beaucoup plus importants. Pour Montauban, nous souhaitons attirer l'attention sur la nécessité de bien réfléchir, de sortir de la zone inondable dans laquelle se trouve Montauban Villebourbon, mais ceci à condition que la nouvelle gare soit établie en un point où les correspondances seront assurées quai à quai pour les TGV, pour les TER, pour les transports urbains de l'agglomération montalbanaise et pour les trains d'intérêts régionaux. Pour Toulouse, une bonne partie de l'intervention de M. DIDIER a porté sur la gare Matabiau. Je suis d'accord avec l'idée qu'il faille en faire une gare vivable, accessible et conviviale.

Nous sommes une région industrielle et l'évolution du nombre de salariés, 2 % entre 2003 et 2004, en fait la première région de France en pourcentage de création d'emplois. Les ASSEDIC indiquent en particulier que les régions du sud de la France connaissent depuis plusieurs années des taux d'évolution supérieurs à ceux des autres régions, 0,8 % pour l'Aquitaine, 2 % pour Midi-Pyrénées, 1,8 % pour Languedoc-Roussillon, 1,6 % pour PACA. Dans le même temps, la Picardie, le Nord Pas-de-Calais, la Haute-normandie, l'Île-de-France, Champagne-Ardennes, Lorraine, Centre connaissent des développements négatifs de l'emploi.

C'est aussi une région touristique. Pour ces deux raisons, que l'on ne doit pas séparer, pour les possibilités de développement économique, et de développement de l'emploi, mais pour le fait que notre région est une région touristique, elle est aussi porteuse de développement. Pour ces deux raisons, l'accueil est important.

Concernant la gare Matabiau, les problèmes de l'immobilier vont se poser. Ils se sont posés dans d'autres gares, à Marseille, etc. La nécessité d'une réflexion approfondie avec tous les acteurs, sans exclusive, doit être conduite. Le patrimoine foncier de la SNCF est

considérable. Il doit être exploité avec en priorité une vision sociale des besoins en matière de logement, comme en matière de services. Ceci pour les habitants et pour les voyageurs. L'essentiel étant que ce soit examiné, car il s'agit quand même du patrimoine foncier de la SNCF dans une vision dynamique du développement ferroviaire à long terme.

Pour terminer, je voudrais dire que la décision positive de réaliser la ligne demande non seulement un consensus général de notre part, mais une action convergente et soutenue pour l'obtenir. Une fois cette décision obtenue, pour ce qui concerne le CESR, nous ne doutons pas de l'issue positive, les collectivités locales, les partenaires sociaux auront à valoriser ensemble les potentialités ouvertes. Aujourd'hui, il faut y travailler, nous avons 10 ans pour le réaliser.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la CPDP :

Merci, M. AGRAIN de nous avoir présenté de façon synthétique la réflexion et l'analyse globale menées par le CESR. M. MALVY ne nous ayant pas rejoint, je vais donner la parole à M. le Préfet.

M. Jean DAUBIGNY, Préfet de la région Midi-Pyrénées :

Merci Madame. Naturellement, l'Etat ayant souhaité que soit mis au débat public le projet de desserte ferroviaire à grande vitesse, il a déjà exprimé un intérêt pour le sujet. Dans cette phase du débat, vous me permettez de ne pas revenir sur les arguments employés par les uns et les autres, mais évoquer trois domaines qui sont les soucis de l'Etat et de la politique nationale, qui croisent le souci du rapport entre desserte à grande vitesse et vie économique.

Le premier point porte sur la construction de réseaux cohérents de transport. Nous sommes ici en train d'examiner le projet de desserte Paris-Toulouse par Bordeaux. Il a déjà été rappelé, je le redis quand même, que nous sommes là sur un tronçon d'une desserte qui doit être à terme Bordeaux-Toulouse-Narbonne. Par conséquent, cela signifie l'accès et nous savons l'intérêt qu'y prennent notamment nos amis languedociens comme nous, à des dessertes qui sont des dessertes vers l'Espagne, vers Marseille et vers la Côte d'Azur, les dessertes vers Lyon et l'Italie. Je ne vais pas plus loin, mais nous pouvons évoquer que dans les trois chantiers de TGV qui vont être en cours très prochainement, il y a celui entre le sillon rhodanien et l'Alsace, c'est-à-dire une ouverture vers le nord.

Construction de réseau de transport, c'est le cas aussi et cela a été exprimé par les uns et les autres, dès son intervention le Président IZARD l'a dit et tous les autres orateurs ensuite : la connexion avec les réseaux de desserte régionale et de desserte locale. Là, nous avons un instrument avec le ferroviaire qui nous permet ces connexions. Vous avez exprimé tout à l'heure, M. le Conseiller, au nom du CESR, le souhait que se développent ses liaisons quai à quai, c'est l'un des intérêts de la solution Matabiau. En tout état de cause, c'est la chance qu'offre ce mode de transport d'avoir déjà des infrastructures et de permettre des développements, y compris grâce aux anticipations qu'évoquait M. DIDIER tout à l'heure avec la construction du nœud métropolitain à proximité de Matabiau.

Donc premier intérêt, celui d'une politique cohérente de réseau et de réseau de transport, et de transport collectif, qui est l'un des axes de l'Etat.

Un deuxième aspect, en rapport direct avec l'économie : l'utilisation rationnelle de l'espace. Sans nul doute, dans notre pays, nous sommes moins confrontés directement à l'heure actuelle à cette notion que ne le sont beaucoup des pays européens qui sont nos

partenaires : Belgique, Pays-bas, Grande-Bretagne, Allemagne. Ce sont quelques-uns des exemples des pays qui se posent déjà de manière massive la question de l'utilisation de l'espace et de la préservation d'un certain nombre d'espaces. Avec la technique ferroviaire, avec le renforcement de pôles d'échanges que devraient être les dessertes de gares, telles que Agen et Montauban, nous avons des occasions de développement d'activités fondées sur des axes lourds de transport et donc sur une rationalité.

Bien sûr, il convient certainement de ne pas être en retard, comme l'évoquait tout à l'heure le Président de la Chambre de Commerce, dans la construction des autres réseaux qui ont à innover ces pôles forts mais que demandent les activités économiques : un espace rationnellement utilisé, des dessertes multimodales, des capacités d'accès rapide au transport et aux échanges. Nous sommes là sur un des éléments forts que permet de développer la technique ferroviaire, y compris dans ces lieux d'échange : les gares.

Le troisième élément, et je n'irai pas plus loin, pour épargner le temps et laisser la place à l'échange, porte sur la notion de développement durable. Je l'évoquais déjà avec l'espace. L'espace est encore assez largement disponible en France, nous le verrons au fur et à mesure que la population s'accroîtra et que les activités multiples l'utilisent, il faudra sans doute le considérer avec beaucoup plus d'attention comme nos voisins.

Je voudrais quand même évoquer en termes de développement durable deux des intérêts de cette technique ferroviaire à grande vitesse, la première pour les agglomérations étant d'offrir une alternative au mode de transport existant. L'alternative signifie à la fois la sûreté, la diversité, la complémentarité, un accès plus large pour le plus grand nombre possible de citoyens, y compris en termes économiques. J'entends par là la valeur, le ticket qu'il faut payer et les capacités offertes au moment où l'on en a besoin. Le développement durable, c'est aussi et surtout le grand problème de notre siècle : le problème de l'énergie. La technique ferroviaire fondée sur l'électricité nous permet d'utiliser diverses ressources pour ce moyen de transport, alors que nous savons très bien que pour la technique automobile sur les parcours longs, nous ne disposons pas encore actuellement de techniques économiques valables pour assurer une alternative au pétrole. Nous savons, bien évidemment, qu'en ce qui concerne l'aérien et quelle que soit la force des recherches menées en la matière, nous ne connaissons pas à long terme, pour l'instant, de sources d'énergie substituables à l'énergie issue du pétrole, le ferroviaire nous offre à cet égard avec la technique grande vitesse une sûreté d'approvisionnement à long terme qu'aucune autre technique n'offre avec bien évidemment une capacité d'épargner l'environnement, que les autres modes de transport n'offrent pas de la même façon.

Voilà trois motifs liés à l'économie très directement qui ont fait que l'Etat avec cette considération économique a estimé nécessaire que soit mis au débat ce sujet de la technique ferroviaire à grande vitesse pour la desserte de notre région.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la CPDP :

Je vous remercie M. le Préfet de cette présentation, notamment par rapport à l'intérêt général.

Deux autres de nos intervenants qui avaient été retardés viennent d'arriver, d'une part M. BROU et d'autre part le Président MALVY. Je vais donc leur donner la parole, je leur demanderai d'être bref et de s'en tenir aux 10 mn, et même moins, que celles observées par les autres intervenants, afin qu'il y ait un temps pour le débat, et que ceux qui ont des impératifs d'horaires puissent quitter cette table ronde pour laisser place à une autre table ronde, qui permettra également de poursuivre le débat.

M. Martin MALVY, Président du Conseil Régional :

D'abord, je présente toutes mes excuses pour être arrivé en retard mais j'étais à Paris aujourd'hui. Il est toujours difficile d'arriver dans un débat sans savoir ce qui s'est dit avant.

Le fond de la réflexion du Conseil Régional, et je tiens à rappeler une nouvelle fois, que c'est en 2000 que nous avons lancé la procédure qui aboutit aujourd'hui. C'est à travers le contrat de plan qu'on a financé les premières études. C'est un processus lent dans le meilleur des cas. On voit aujourd'hui ce qu'il en est sur la ligne Bordeaux-Paris. Je rencontre souvent mon homologue aquitain. Le financement de Tours-Angoulême n'est toujours pas réalisé et bouclé. Autrement dit, ce sont des procédures longues et difficiles, c'est pourquoi nous avons demandé que les études qui devront se poursuivre à partir du début 2006 soient des études très complètes permettant d'aller directement, et sauter une étape de la procédure, pour que mi-2006 on soit très engagé, car ce sont des procédures très lentes.

Les calendriers de réalisations, qui ont été parfois évoqués, ne sont pas des calendriers réalistes. Les 2 H de Bordeaux, ce sera en 2017 au mieux. Nous avons besoin que Bordeaux soit à 2 H pour pouvoir aller en 3 H à Paris. Par ailleurs, nous avons des étapes importantes à franchir, il ne faut pas se les cacher, notamment l'appétit moindre de nos voisins aquitains, quels qu'ils soient, milieux politiques ou milieux économiques, pour la desserte Bordeaux-Toulouse, car ils donnent la préférence à Bordeaux-Hendaye.

Nous devons aussi savoir, et c'est dans le débat, que de toute façon lorsque Bordeaux sera à 2 H de Paris, Agen sera à 3 H, la partie Agen-Bordeaux pose incontestablement problème.

⇒ Premier point : détermination forte et souhait que l'on aille vite.

⇒ Deuxième point, et je voudrais reprendre cet argument, pour nous à Toulouse, en Midi-Pyrénées, nous devons en permanence inscrire notre démarche non pas seulement sur l'aménagement du tronçon Toulouse-Bordeaux, dont on voit qu'il faudra quelques années pour le réaliser, mais dans une démarche beaucoup plus globale, qui est la liaison Atlantique-Méditerranée.

Il suffit de regarder la carte de France pour voir qu'il y a un barreau manquant : la liaison entre l'Atlantique et la Méditerranée. Il manque le Toulouse-Narbonne. Nous ne dissociions jamais au niveau de la région les deux projets. Vous avez parlé de fret et de transport de marchandises, de développement économique, et c'est bien normal. Certes nous sommes intéressés par Paris en 3 H, mais aussi grandement par la possibilité de rejoindre Marseille et Barcelone, de descendre sur Figeras et de remonter la vallée du Rhône.

Dans un certain nombre d'années, mais il faut toujours commencer, nous pourrons être à 2 H 30 de Lyon par le train. Nous pourrons être à 1 H 30 de Barcelone. En termes de développement économique, de développement de fret, puisqu'on libère des sillons, il y a sur le plan, des intérêts et des avantages considérables à tirer pour Midi-Pyrénées de la LGV. Ce sera pour plus tard, mais il faut partir dans la vie. Lundi, nous serons à Barcelone où il y a un sommet franco-espagnol. Pour la première fois, les régions frontalières des deux côtés de la France et de l'Espagne seront associées au sommet. Nous avons d'ores et déjà produit des documents signés avec Pasqual MARAGALL, Président de la Catalogne et Georges FARGE * dans le cadre de l'Euro région pour demander que les deux Gouvernements français et espagnol retiennent cette hypothèse de l'autre Y, celui qui est sur le versant de la Méditerranée.

Je ne veux pas être plus long mais confirmer l'importance majeure que la région apporte à ce projet. Elle sait qu'elle fera partie, et le Conseil Général également, des contributeurs lourds le jour où il faudra réaliser. Mais, nous considérons que sur le plan de développement de l'économie régionale, c'est un élément essentiel du dispositif.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la CPDP :

Merci, M. le Président de nous avoir ouvert ces perspectives sur l'Espagne.

M. Jean-François BROU, Vice-président de l'Observatoire des Transports :

Je suis un technicien du transport à l'Observatoire Régional du Transport. C'est un avis sur le transport de marchandise et son transfert sur le fer. Il est évident que nous sommes tous favorables, tous les industriels et les transporteurs, au développement de la LGV entre Bordeaux et Toulouse. Bien entendu, avec une connexion sur la Méditerranée, et je vais donner deux arguments dans ce sens.

Le premier n'a pas été utilisé par les hommes politiques mais c'est très important, c'est le déséquilibre du fret qui existe dans notre région. Nous sommes des consommateurs, et nous le serons de plus en plus, car vous faites bien votre travail, et vous développez économiquement notre région. Donc, c'est très bien. Par contre, aujourd'hui, nous ne produisons rien de transportable. M. TERRAZZONI, les avions décollent tout seuls ! Nous n'avons rien pour repartir. Ce qui signifie qu'il y a un rôle du service public et du fer en particulier pour nous permettre de rééquilibrer de façon performante les flux, notamment d'aller rechercher le fret espagnol. Si nous sommes déséquilibrés dans ce sens, les Espagnols et en particulier la région de Barcelone est inversement déséquilibrée et passe par la vallée du Rhône. Au niveau écologique, on peut aujourd'hui rééquilibrer ces frets en connectant Toulouse avec Barcelone. C'est très important et nous en avons tous besoin.

Par ailleurs, les transports routiers veulent tous le transfert modal et mettre leurs camions lors de la longue distance sur le rail. Nous le voulons tous, il n'y a pas une organisation professionnelle qui soit contre. Néanmoins, il faut savoir de quoi on parle. Aujourd'hui, on ne peut le faire qu'à partir des distances de plus de 600 km. En dessous, personne n'a trouvé de moyens d'approvisionner tout ce que nous mangeons, de transporter les produits industriels autrement que par des camions. Le développement de notre région au niveau économique, qui va être en plus développée par l'arrivée du TGV, mais aussi par Galiléo et par les autres projets régionaux, va entraîner par contre un développement du transport. Les camions que nous faisons circuler ne sont pas là pour se promener, mais pour transporter ce que nous mangeons et ce que nous produisons. Ce n'est pas une honte mais une réalité économique. Là, il faut que les hommes politiques présents à cette table sachent bien que ce développement est inéluctable et qu'ils doivent mettre en face les moyens techniques pour que la population ne soit pas réticente et agressive vis-à-vis du transport routier qui est le seul moyen sur la courte distance pour approvisionner et avoir de quoi manger. C'est quelque chose qui n'est pas suffisamment pris en compte.

Quant au transfert modal, il ne pourra se faire qu'avec une SNCF qui veut le faire. Aujourd'hui, la SNCF m'a dit à trois reprises, lorsque j'étais dans des commissions dont celle sur le transport multimodal en 2001, le Directeur de la SNCF a dit devant certains d'entre vous : « Nous ne voulons pas être tractionnaire des transporteurs routiers ». Or, l'Etat à côté disait : « Il faut doubler le ferroutage ». Ce sont deux choses totalement différentes. Or, je rappelle que la SNCF appartient encore à l'Etat, et normalement ce que dit l'Etat, la SNCF

devrait le faire. Aujourd'hui, il y a deux dialogues, un de l'Etat et un de la SNCF. Les transporteurs routiers sont au milieu. On nous casse du sucre sur le dos. Je pense que l'Etat et la SNCF doivent parler le même dialogue, et c'est une première chose, qu'on n'oublie pas les infrastructures locales, car on n'aura pas de ferroutage si l'on n'a pas ces infrastructures locales. Derrière, que l'on mette les moyens économiques aux transporteurs routiers pour utiliser le fer, ce qui n'est pas le cas pour l'instant, les tarifs sont beaucoup trop élevés.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la CPDP :

Il est souhaitable de maintenir un débat en 30 mn, afin de pouvoir avoir un autre débat après l'autre table ronde. N'épuisons pas tous les sujets d'un seul coup.

J'ai une première question écrite qui s'adresse à M. IZARD. Elle porte sur le financement des transports, dont il est indiqué sur ce papier qu'il est financé par la taxe sur l'emploi, par l'impôt. Pouvez-vous répondre à cette question ?

Dans la salle :

On a des questions orales.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la CPDP :

Cette parole vient d'un citoyen.

Dans la salle :

C'est un débat public.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la CPDP :

Dans toutes les réunions publiques, à chaque fois que nous arrivons aux questions écrites, elles sont toujours traitées en fin de débat, car nous n'avons pas eu le temps de les poser. Pour une fois, où vous avez une question écrite qui émane de la salle, il n'y a aucune raison que vous la refusiez, vous aurez la parole après. Pouvez-vous vous présenter afin que cela figure dans les actes.

M. Simon CHARBONNEAU, Universitaire Bordelais :

J'ai pris le TGV pour venir. J'ai mis 2 H et cela ne m'a pas traumatisé. Je rappellerai que les gains de temps sont de plus en plus marginaux par rapport aux inconvénients globaux du projet. Je n'interviendrai rapidement que dans un premier point, puisque c'est le thème de la table ronde, sur le transport des voyageurs. Je rappellerai que l'investissement prévu est de 3 milliards d'Euros pour des avantages socioéconomiques parfaitement contestables. Concernant le temps gagné, et en entendant le discours de RFF, une heure de temps gagnée par rapport à la situation actuelle, en même temps, il faut des arrêts à Agen et à Montauban. Avec ces deux arrêts, cela fera toujours une heure ? De ce côté-là, il y a quelques contradictions.

La part de marché par rapport à l'avion est complètement surestimée. On a l'exemple de Bordeaux-Paris en 3 H. Donc, la part de marché gagnée sur l'avion est extrêmement réduite. Les cadres bordelais continuent à prendre l'avion pour aller à Paris, un certain nombre prend le TGV certes, mais cela ne va pas au-delà. Par ailleurs, quelque chose est complètement occulté. Le transport aérien est condamné à terme par l'explosion des prix du pétrole. C'est une sorte de séisme économique, dont on doit tenir compte car le raisonnement tenu à la tribune porte sur des courbes exponentielles qui continuent sans limites. Or, la question des limites socioéconomiques concernant l'énergie est fondamentale.

Dans les années à venir, il y aura de plus en plus une clientèle captive sur le Paris-Toulouse, en particulier la question qui se pose et qui n'a pas été abordée porte sur l'itinéraire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (le fameux POLT), qui est l'itinéraire le plus rationnel. S'il y avait des investissements pour remodeler la voie et faire passer des TGV pendulaires, peut-être que cela reviendrait moins cher à la collectivité. On est ici dans un débat contradictoire. On a été plusieurs à examiner ce dossier et à y travailler. On a produit de la contre-expertise dans la région bordelaise, et on a le droit d'obtenir un débat contradictoire.

Je m'exprimerai dans la seconde table ronde sur la question du fret..

M. LATRONCHE :

Je vais répondre à cette personne en forme de question.

Elle remet en cause, pour des questions de développement durable, l'extension de la LGV sur Tours-Bordeaux et sur Bordeaux-Toulouse. M. le Préfet a fait référence à la mise en œuvre imminente de la branche est du TGV Rhin-Rhône, l'Etat venant de débloquer 700 millions d'Euros à cet effet. Quand on veut, on trouve de l'argent. Pour aller en Suisse, on vient d'en trouver. Donc, on devrait pouvoir trouver de l'argent pour faire Tours-Angoulême, et ainsi réaliser d'un seul tenant la section Bordeaux-Tours, ce qui donnerait peut-être un côté plus concret au débat actuel et à envisager à un horizon plus proche la liaison Toulouse-Bordeaux-Dax.

Quand on examine la carte de France suivant le méridien de Paris, vous avez une France duale. Si vous regardez côté est, cela représente à peu près la LGV Nord, la LGV qui va en Alsace, qui est en construction et qui va s'achever, tout ce qui descend à la Méditerranée. Vous avez 90 % du réseau LGV ; ce qui donne encore plus d'importance à ce débat. On doit obtenir dans les délais les plus rapides la LGV Tours-Bordeaux, et ensuite le Y dont on discute actuellement.

Pour répondre à M. IZARD et à M. TERRAZZONI, dans ce cadre, on voit bien que cette ligne va se réaliser en plusieurs étapes. On aura des gains de temps en plusieurs étapes. Ce qui suppose que le temps pour arriver à Toulouse ne va pas toucher le même type de passagers, donc on peut envisager une double intermodalité, c'est-à-dire que dans un premier temps, on va moderniser la gare Matabiau en lui donnant une double face pour faciliter les circulations, projet qui a déjà été évalué il y a 15 ans. Comme le dit M. TERRAZZONI, il faut envisager l'avenir dans le sens où il a fait référence à Roissy. La Préfecture a engagé un débat très pertinent sur 9 sites d'aéroport qui, normalement, aurait dû aboutir et permettre aujourd'hui de discuter sur l'implantation d'une gare TGV dans un aéroport ; ce qui n'est pas possible vu que le débat ...

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la CPDP :

...je crois que nous discutons sur un projet bien précis. Par ailleurs, pourriez-vous vous présenter ? Il est important que l'on puisse savoir qui parle pour pouvoir l'inscrire dans les actes qui, je vous le rappelle, sont publiés.

M. LATRONCHE :

Je suis un Toulousain qui s'est intéressé à ce débat il y a une quinzaine d'années, quand il a été lancé une première fois par un Directeur Régional de l'Équipement.

M. Jacques BORDES, Elu Municipal de Lartigue :

Tout d'abord, félicitations, Messieurs les responsables de la région, du département et de la ville d'être sur la tribune ce soir. Nous n'avons pas eu cette chance au cours des quelques réunions auxquelles nous avons eu droit en Gironde. Nous attendons toujours la présence de Philippe MADRAL, votre alter ego M. IZARD, la présence de Alain ROUSSET, Président de la Région que nous n'avons pas encore vu, Laurent COURBU, Président de la Chambre de Commerce, pas plus que le Préfet IDRAC, ne se sont rendus à aucune des réunions que nous avons eues en Gironde. Soit ils n'ont pas été invités par la Commission, ce qui est possible ; soit ils se désintéressent totalement de ce projet, je ne sais plus qui a fait remarquer que les Girondins...

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

... je précise que toutes les personnalités ont été invitées à toutes les réunions.

M. Jacques BORDES, Elu Municipal de Lartigue :

Merci de cette précision, et je n'en doutais pas un instant, c'était juste une pointe d'ironie. Puisqu'ils n'ont pas daigné nous faire l'honneur de leur présence, ils doivent vraisemblablement se désintéresser quelque peu de ce projet. Quelqu'un l'a précisé ici, les Girondins sont beaucoup moins actifs et demandeurs que ne le sont les Toulousains. Messieurs, nous comprenons très bien votre appétence à voir une LGV vous rapprocher de Paris.

Vous nous direz peut-être pourquoi certains d'entre vous sont au courant, nous n'avons pas réussi à obtenir la réponse à nos multiples questions, tant à RFF qu'à la SNCF, qu'au Président DEMANGE : pourquoi en février 2003, à l'Assemblée Nationale, le projet POLT a été définitivement enterré, alors que M. Dominique BUSSEREAU était Ministre des Transports ? Vous, Messieurs les Toulousains, en savez peut-être plus parce que si le projet POLT n'avait pas été abandonné, nous ne serions certainement pas ce soir chez vous pour venir vous dire que le sud Gironde est absolument contre ce projet, bien évidemment.

Je voudrais m'adresser à M. FAUCHER. Vous nous avez donné une fois de plus des chiffres erronés, ce n'est pas la première fois qu'on vous le dit. La Cour des Comptes vous a rappelé à l'ordre il y a quelques années, pour votre propension à la surestimation de certains chiffres et à la sous-estimation d'autres, selon que cela vous arrange dans un sens ou dans l'autre.

Manifestement, vous n'en avez pas tiré de leçon puisque vous continuez à nous asséner de chiffres faux.

Concernant le fret, et je rejoins tout à fait M. IZARD sur son analyse, je suis surpris de voir que la ville de Toulouse a fait des investissements aussi lourds en ce qui concerne le fret ferroviaire que vous attendez toujours. Je me suis permis tout à l'heure, Monsieur, de vous interrompre, et je vous prie de m'en excuser, mais cela a été plus fort que moi en vous disant « n'y comptez pas », et je vous en donne les raisons. Le fret ferroviaire qui est amené parallèlement à ce débat sur la LGV Bordeaux-Toulouse n'est qu'un alibi. C'est un pur alibi. On sait très bien, et M. FAUCHER je vais venir aux chiffres que vous avez annoncés, la SNCF a entrepris la démolition du service fret, cela ne les intéresse pas, cela leur coûte cher. Donc, on le sait parfaitement. Lorsqu'on a posé la question aux gens de RFF le 21 juin, lors de la première réunion à la Médoquine à Talence, près de Bordeaux, on leur a dit qu'ils étaient en train de démolir le fret. Ils ont répondu qu'ils démolissaient pour mieux reconstruire après. Voilà la réponse que nous avons eue à l'époque. Personnellement, nous n'y croyons pas un instant. D'abord, le sillon Bordeaux-Toulouse n'est absolument pas saturé. Un sillon ferroviaire est saturé à 222 trains jour aller-retour. Le trafic entre Bordeaux et Toulouse se limite d'après les chiffres que j'ai eus à 83 trains aller-retour, donc il n'est absolument pas saturé.

M. FAUCHER, je reviens aux chiffres erronés que vous nous avez donnés. Vous avez parlé de 1,4 % d'augmentation du fret ferroviaire par an : ce sont vos espérances. Il faudrait transformer ce chiffre non pas en 1,4 %, mais en 16,4 %, tout du moins si les pourcentages peuvent s'ajouter, car en 2004 le fret ferroviaire a perdu 15 %. Donc, il vous faudra, avant d'atteindre les objectifs que vous nous assenez d'augmentation du fret de 1,4 % enrayer, et vous nous direz peut-être comment vous comptez vous y prendre, le déficit que vous perdez chaque année du fret ferroviaire.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la CPDP :

Sur le fait que les chiffres soient faux ou exacts, pouvez-vous répondre ?

M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet RFF :

Je vais d'abord répondre à deux questions. Tout d'abord et de façon assez solennelle, M. CHARBONNEAU, vous avez indiqué avoir produit des contre-expertises. Nous avons produit une expertise rendue publique par le biais du dossier support et des études sur le site Internet de la CPDP. On peut entendre parler de contre-expertise, et le débat est là précisément pour cela, mais j'ai beau regardé le site Internet de la Commission, je n'ai vu aucune contribution pour l'instant de votre part. La contre-expertise peut exister, mais il nous faut des éléments pour en parler. Sinon, on parle dans le vague.

De la même façon que M. BORDES reproche les chiffres que l'on a donnés en matière de fret, je rappelle que le seul chiffre indiqué se rapporte à l'évaluation de l'évolution nationale qu'a mis en perspective RFF, pour considérer que c'est une croissance de 1,4 % par an.
(Protestations dans la salle).

Laissez-moi terminer.

Cela étant, je vous ai dit que cela ne correspondait qu'à un maintien de la part de marché du ferroviaire.

Mme Denise CASSOU, Présidente de l'Association « Landes Environnement Attitude » :

Il nous faut du temps pour faire la contre-expertise, nous prenons sur nos jours de repos. Je trouve assez déplacé que vous nous fassiez cette remarque. La carte a été faite fin juillet.

M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet RFF :

Je vais vous donner un élément de réponse sur ce sujet.

Mme Denise CASSOU, Présidente de l'Association « Landes Environnement Attitude » :

Il nous faut du temps pour la contre-expertise.

M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet RFF :

Je vais reprendre formellement les propos de M. CHARBONNEAU, qui a dit avoir produit une contre-expertise. Il n'a pas dit qu'il allait la produire. Du moment qu'une contre-expertise est annoncée comme étant produite, on doit pouvoir en disposer.

Mme Denise CASSOU, Présidente de l'Association « Landes Environnement Attitude » :

Je suis institutrice dans un village Le Tuzan. J'habite dans ces territoires intermédiaires, dont a parlé M. FAUCHER tout à l'heure. Lors de la première réunion publique à Bordeaux, il y avait 200 ou 300 personnes et nous n'étions pas informés. La deuxième réunion qui a eu lieu à Langon comprenait entre 400 et 500 personnes dans nos territoires ruraux avec une densité de population qui n'a rien à voir avec celle de Toulouse. Il y a eu une seconde réunion publique 10 jours après, et il y avait quasiment 800 personnes dans la salle. Donc, les habitants de notre région, les citoyens, les élus sont tous venus, car ce débat les concernait. Je suis assez étonnée qu'ici à Toulouse, pour une réunion de débat public qui concerne toute la ville, il y ait aussi peu de personnes, si peu de citoyens. Comment cela se fait-il ? Ne sont-ils pas informés ? Ne sont-ils pas intéressés ?

J'ai entendu parler beaucoup de responsables. Alors je viens vous raconter comment cela se passe chez nous. Au fur et à mesure que les personnes découvrent le projet, que ce soit des citoyens ou des responsables économiques ou des politiques, ils s'opposent au projet. Je n'ai pas rencontré une personne qui soit pour dans notre territoire. On s'oppose et pourtant le sud Gironde, à la fin du 19^{ème} siècle, réclamait le train pour le développement économique et le développement commercial. Il avait aussi un rôle social, c'est-à-dire qu'on y transportait du fret. Effectivement, ces trains ont été conçus pour faire du fret. Je suis un peu étonnée quand on parle des nécessités de fret, et particulièrement entre Montauban et Toulouse, que la solution soit de faire une LGV Bordeaux-Toulouse, et de gagner du temps. Cela me paraît une réponse surprenante.

Ce train que l'on a eu à la fin du 19^{ème} siècle transportait du bois, de la laine, des briques. Quand il y avait une fête dans un village, on demandait un train spécial, quand il y avait un transport particulier de bois aussi. Donc, là il était vraiment question d'un service public au service d'un territoire.

J'ai beaucoup entendu parler de développement. Je pense, venant d'un territoire rural qui était relié à sa métropole lors de cette installation du fer, qu'en termes de développement il ne faut pas parler de développement de certaines métropoles mais de l'ensemble du territoire. Comme le disait hier l'un des élus de notre Conseil Régional, c'est globalement qu'il faut penser les transports en termes de service public pour éviter le déplacement en voiture. Chez nous maintenant, il n'y a pas de solution pour se déplacer, c'est en voiture. Quelqu'un a voulu venir me voir depuis Perpignan, et il a dû passer par Bordeaux, car il n'y avait pas de train qui s'arrêtait à Langon. Il est parti à 11 H et est arrivé à 19 H.

A quoi sert de faire les lignes à grande vitesse ? Ce n'est pas cela qu'il faut non seulement pour notre région, mais pour faire un développement des territoires harmonieux. A-t-on besoin de métropoles qui s'étendent au détriment des territoires ruraux qu'on va une fois de plus traverser ? Est-ce de cela dont on a besoin ? Est-ce de cela que Toulouse a besoin ? Je me pose la question, car il y a aussi peu de Toulousains dans la salle. Est-ce de cela dont ils ont besoin ? N'y a-t-il pas aussi un problème d'engorgement ? J'ai vécu à Paris, à Bordeaux, et je connais les problèmes des métropoles qui s'agrandissent et les transports qui courent après cet accroissement de la ville et qui n'arrivent jamais à le résoudre. Cela a été évoqué à la tribune.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la CPDP :

Excusez-moi, mais pourriez-vous synthétiser ?

Mme Denise CASSOU, Présidente de l'Association « Landes Environnement Attitude » :

Il y a eu 1 H 15 de table ronde, on est dans un débat public.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la CPDP :

Il reste encore beaucoup d'heures et beaucoup de personnes ont demandé la parole.

Mme Denise CASSOU, Présidente de l'Association « Landes Environnement Attitude » :

Un débat public n'est pas une conférence, donc les interventions de la salle sont importantes.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la CPDP :

Je ne le nie absolument pas mais d'autres personnes ont demandé la parole.

Mme Denise CASSOU, Présidente de l'Association « Landes Environnement Attitude » :

Vous n'avez coupé la parole à personne d'autres à la tribune, alors qu'ils ont largement dépassé leur temps de parole. Je viens vous dire que tout notre territoire est opposé, et pas seulement parce que c'est néfaste à notre territoire, mais ce n'est pas la bonne solution. C'est un mauvais projet, mal estimé. L'ensemble de notre territoire, ce sont tous nos élus, tous nos partenaires économiques et tous les citoyens.

Voilà ce que je tenais venir dire ici.

(Applaudissements).

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la CPDP :

Il faudrait peut-être que RFF finisse sa réponse ou sinon on repasse la parole à la salle.

M. Jean-Paul DUCRET, SNCF :

Je suis le représentant régional de l'activité fret sur la région de Toulouse. Je serai très bref. On n'a pas encore entamé le vrai débat du fret, qui sera le sujet de la table ronde suivante, mais on a attaqué la politique de l'entreprise ferroviaire, qui n'est pas le décideur en termes de ligne, mais qui en sera l'utilisateur et celui qui va en profiter.

Concernant le fret, je m'inscris complètement en faux avec les propos tenus. La politique de l'entreprise et les objectifs donnés à l'activité fret par la SNCF sont tout l'inverse de ce qui vient d'être dit. Effectivement, le plan fret pendant les trois ans de sa mise en œuvre passe par une restructuration, qui se traduit effectivement par une diminution relativement modérée des flux, mais certainement pas par un abandon. L'objectif donné est de retrouver l'équilibre économique, la qualité de service pour que, dès la fin de ce plan, c'est-à-dire dès 2007, on soit dans une phase d'augmentation et de gain de trafic.

RFF parle de 1,4 % et les objectifs donnés à l'activité fret par l'entreprise SNCF sont de 3 % par an. Le trafic ferroviaire de fret à l'horizon 2020 devrait tourner aux alentours de 70 milliards de TK, alors qu'actuellement il se situe autour de 40 milliards, soit une augmentation de plus de 50 %. Donc, on est loin d'un abandon du fret. La meilleure preuve est que l'entreprise met 1,5 milliards d'Euros d'investissement dans cette entreprise et cette activité, ce n'est pas certainement pas pour fermer la boutique. C'est tout ce que je voulais dire.

M. Jean-François GRAIN, Cheminot, agent de conduite au dépôt de Toulouse et Toulousain :

Je pense qu'il n'y a pas d'opposition à avoir entre régions sur un tel projet. Nous défendons l'idée que Bordeaux-Toulouse est le premier maillon d'un concept qui est irait de Bordeaux à Nice, et qui desservirait quatre des grandes régions de l'arc Atlantique-Méditerranée, qui ont un développement économique important. Il ne faut pas confondre l'outil d'aménagement du territoire que peut être le TGV et la(les) politique(s) assujettie(s) à son utilisation.

Je prends l'exemple du fret. Avec M. DUCRET, nous nous sommes souvent affrontés et vous le savez bien, mais la politique fret menée par la SNCF actuellement est la politique de la SNCF et du Gouvernement maintenant. Entre 1997 et 2002, le Gouvernement en place avait pour objectif de doubler le trafic fret, c'est-à-dire de passer à 100-110 milliards tonnes/kilomètre. Nous sommes sur des conceptions différentes. Ce plan fret a été rejeté par la quasi totalité du corps social des cheminots. Il a été condamné en Midi-Pyrénées par un avis du conseil économique et social régional. En tant que Comité d'Entreprise régional, nous avons organisé dans les départements de Midi-Pyrénées des assises départementales sur le fret. M. DUCRET peut en témoigner, il a participé à toutes, la quasi totalité des personnes, chargeurs, citoyens qui y ont participé ont condamné ce plan fret.

Ce plan fret est un plan politique, mais pas un plan économique. Si nous devons raisonner à l'intérêt d'une ligne TGV, en fonction du développement du trafic fret de la SNCF à l'heure actuelle, l'argument tomberait. La SNCF a abandonné 22 000 sillons fret en France. Il est clair qu'elle n'a pas besoin d'une ligne TGV pour retrouver de la souplesse.

De temps en temps, projetons-nous un peu dans un avenir qui serait un peu plus citoyen. Tout le monde parle de la nécessité d'un transport alternatif autoroutier, et c'est le ferroviaire. Cela veut donc dire que si l'on veut réellement, à partir d'un moment, rééquilibrer, il faudra mettre du fret sur les rails, et largement plus que ce que ne fait la SNCF actuellement. Cela veut donc dire qu'il faudra bien dégager des sillons. Si la SNCF n'est pas capable de les utiliser actuellement, est-ce que nous, citoyens, n'avons pas le droit de concevoir que cette ligne, qui n'est pas faite pour 2 ou 3 ans mais 30 ou 50 ans ou plus, n'aura-t-elle pas un rôle à ce moment-là ? Posons-nous cette question ?

Ensuite, entre régions, n'opposons pas les divers projets. Un projet Paris-Bordeaux-Hendaye intéresserait a priori plus la région de Bordeaux. Il y a un autre projet Bordeaux-Toulouse-Narbonne et au-delà. N'opposons pas les choses et j'en terminerai là, ne raisonnons pas non plus uniquement sur des perspectives capitale/régional et capitale/national. Il y a Toulouse par Bordeaux certes, mais il y a d'autres intérêts. Le POLT qui passerait par Paris-Orléans-Limoges-Toulouse par ligne classique, à l'heure actuelle en fonction des technologies développées, c'est 5 h 30 pour Toulouse, mais c'est certainement beaucoup plus intéressant pour les villes du nord de notre région. Il ne faut pas opposer le POLT au TGV par Bordeaux ou par ailleurs. Si l'on réalise ce projet, concevons-le comme un aménagement du territoire mais avec une politique certainement beaucoup plus volontariste que celle qui n'est réalisée actuellement.

M. Mathieu ALBERT, Conseiller de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Montauban :

Je suis là pour vous rappeler que la Chambre du Commerce du Tarn-et-Garonne est tout à fait favorable à la LGV. Persuadé du développement économique qu'elle peut rapporter à la fois pour un meilleur état de vie des citoyens de notre territoire, également au service qu'elle pourra apporter au département du Lot, d'une partie du Gers et également du nord de la Haute-Garonne.

Le seul regret que nous avons sur ce dossier est qu'en fait le débat public porte uniquement sur la ligne Bordeaux-Toulouse et n'a pas englobé la partie Toulouse-Narbonne. On espère que ce sera dans un temps prochain, et très rapidement. Je vous invite à lire le cahier d'acteurs qu'a publié la Chambre de Commerce et grâce au débat public pour voir nos arguments à ce niveau-là. Je pense qu'il y aura un certain intérêt.

Par rapport à la dame qui demandait si l'on communiquait, la Chambre de Commerce a aussi également communiqué sur son territoire auprès de tous ses ressortissants par rapport à ce projet, et les a invités fortement à nous faire part de leurs remarques. Jusqu'à présent, nous n'avons pas eu de remarques négatives auprès de 7 000 ressortissants, ce qui n'est pas négligeable, qui sont chefs d'entreprise et qui habitent notre territoire. En Tarn-et-Garonne, même les politiques et les citoyens sont informés et sont en majeure partie très favorables à ce projet.

M. Philippe BARBEDIENNE, Directeur de la SEPANSO :

Je suis membre d'une Fédération régionale de protection de l'environnement en Aquitaine : SEPANSO. C'est une fédération équivalente d'UMINATE, affiliée à France Nature et Environnement. Je suis également naturaliste et je siège au Conseil National de Protection de la Nature, au Conseil National de la Chasse et de la Faune Sauvage. Surtout, je suis amoureux de la région du sud Gironde et des Landes, qui risque d'être saccagée par ce sillon, et c'est pour cela que je veux parler de ce projet.

A la SEPANSO, nous sommes favorables au train, mais pas à n'importe quel prix. Si certains Girondins sont venus vous voir ce soir, ce n'est pas tellement pour s'adresser à la Commission de Débat Public ou ces Messieurs de la RFF ou de la SNCF. Vous connaissez notre point de vue, il a d'ailleurs été publié en cahier d'acteurs, et je vous recommande de lire le cahier d'acteurs de la Fédération SEPANSO, mais c'est surtout pour s'adresser aux gens du cru, aux Toulousains, aux gens de Haute-Garonne, à ceux du Tarn-et-Garonne qui s'imaginent que tout le monde sur tout le long du trajet est demandeur de cette LGV. Ce n'est pas le cas, il est fortement refusé en Aquitaine, et notamment dans les régions de la forêt et des Landes de Gascogne, tout simplement car il nous apporte beaucoup plus d'inconvénients que d'avantages. Il faut également penser aux gens qui sont tout le long du trajet, il ne s'agit pas de penser uniquement à ceux qui prennent le train aux deux extrémités.

Les inconvénients sont nombreux, il y a déjà un inconvénient en termes d'aménagement du territoire et en termes d'économie d'énergie. On sait très bien que la ligne droite est le meilleur chemin d'un point à un autre. Cette LGV qui passe à Bordeaux pour relier Toulouse à Paris, c'est la version ferroviaire du « 22 à Asnières ». Vous avez connu Fernand Raynaud, il fallait passer à New York pour obtenir un numéro à Asnières depuis Paris. Là, c'est la même chose, on passe à Bordeaux pour aller de Toulouse à Paris, c'est un peu absurde.

En Aquitaine, notre priorité est le fret ferroviaire pour désengorger l'axe de la Nationale 10 qui croule sous un mur de camions qui nous asphyxient tous et vous aussi, car l'effet de serre, vous le partagez avec nous en Midi-Pyrénées. Vous ne vous en rendez pas compte, mais vous respirez aussi la même atmosphère que nous et vous subirez les mêmes changements climatiques que nous. Il faut combattre ce transport routier qui nous asphyxie tous. Pour cela, il faut à toute vitesse se préparer à faire du ferroulage entre Bordeaux, Irun et Paris. C'est pour nous notre première priorité.

Ensuite, nous critiquons ce projet car il y a une mauvaise anticipation de l'avenir. On extrapole sur les trafics, mais personne ne tient compte de l'augmentation prévisible du prix du pétrole qui va de toute façon limiter la concurrence aérienne. Cela coûtera trop cher de voyager sur des courtes distances en avion. Aussi, cela rendra indispensable l'alternative ferroviaire au transport routier, car cela deviendra également cher de transporter les marchandises par camion.

Nous voulons aussi soulever les problèmes environnementaux. Ce projet passe dans des régions qui étaient jusque là et qui sont tout à fait précieuses, qui pour certaines personnes non averties semblent être tout à fait monotones, c'est de la forêt cultivée. Mais, ce n'est pas que cela, il suffit de se pencher sur ce qu'il y a sur ces territoires pour se rendre compte que c'est d'une grande richesse environnementale. Il y a une très grande biodiversité, et ce serait vraiment dommageable de passer dans ces territoires vierges.

Si tracé il y a, nous sommes favorables au tracé qui utiliserait la voie existante. Dans tous les cas de figure, quelles que soient les nouvelles infrastructures, il faut apprendre à réutiliser les voies existantes.

En conclusion, ce projet ferroviaire, si vous le faites et qu'il passe quand même en Aquitaine, il se fera contre nous, contre tous les habitants de la région Aquitaine. Il n'y a pas que les associations de protection de la nature, mais les élus, les citoyens, les sylviculteurs, les viticulteurs, les chasseurs. Il y a une unanimité contre ce projet et une unanimité pour demander à ce que l'on désengorge la Nationale 10 par le ferroutage. J'en ai terminé et je vous remercie.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la CPDP :

Pour respecter l'équilibre du débat entre les deux tables rondes, je propose de prendre encore deux personnes et ensuite de demander aux participants à la table ronde s'ils ont quelque chose à ajouter, et ensuite de passer à la deuxième table ronde afin d'avoir un équilibre.

M. Roger GAILLAC :

Je me suis intéressé au TGV Euro sud depuis plus de 15 ans. Je suis retraité maintenant et je partage mon temps entre la Côte d'Azur, Cannes et Toulouse. Je reviens justement prendre mes quartiers d'hiver et j'ai assisté à tout le débat sur la Côte d'Azur sur la LGV Marseille-Nice. Ils nous ont précédés, il y avait effectivement plus de monde dans la salle, mais il y avait également des contestations. Il se situe de façon raisonnable à l'horizon 2020-2030.

Revenons à Toulouse, je voulais apporter simplement quelques éléments de réflexion par rapport au débat. Pour avancer, il faut avoir des partenaires. Sur cet ensemble Atlantique-Méditerranée, il y a deux sous-ensembles, le sous-ensemble Atlantique avec Bordeaux, et on a un partenaire qui conteste ; le sous-ensemble Méditerranée Toulouse-Narbonne-Montpellier-Barcelone et autre, là on a peut-être une meilleure réceptivité.

Par ailleurs, un élément également de réflexion, par rapport à ceux qui demandent cette LGV qui ira de Bordeaux à Marseille : attention, ce n'est pas la même chose côté voyageurs avec l'Atlantique sur Bordeaux-Toulouse, et côté Méditerranée. Côté Méditerranée, M. le Préfet a cité tout à l'heure une première réalisation qui va se faire avec le TGV Rhin-Rhône. Il y a un axe ferroviaire fret important qui va, depuis Rhin-Rhône-Méditerranée avec le TGV Rhin-Rhône, dont le Premier Ministre actuel a souligné qu'il serait financé. Ce tronçon comporte pour la circulation des marchandises une LGV mixte en partie. Nous voyons également apparaître les LGV mixtes, qui sont moins chères. RFF, qui a modifié quelque peu sa position, commence à les accepter. Nous les voyons apparaître également pour le contournement de Nîmes-Montpellier. Nous voyons également apparaître cette ligne mixte voyageurs et marchandises entre Barcelone, Figeras et Perpignan.

Ne nous accrochons pas à tout prix à dire qu'il nous faut d'abord faire Toulouse-Bordeaux et après, mais pourquoi pas avant ? Pourquoi pas moins cher ? Si les Espagnols réalisent en liaison avec nous, et je ne peux pas m'empêcher d'aller jusqu'au bout, en disant qu'ils le réalisent en accord des deux Gouvernements, avec une concession de partenariat public privé. J'ai entendu des considérations sur les éléments de marché, sur la SNCF qui devait être un peu moins administrative, sans aller jusqu'à la privatiser. Il nous faut admettre qu'on peut faire en priorité Toulouse-Narbonne à moindre coût et se raccorder sur cet axe, qui est en construction. Nous pourrions également avec des trains pendulaires avoir Barcelone rapidement accessible. Ne demandons pas l'impossible et voyons comment font les autres, la Méditerranée en premier et à moindre coût.

(Applaudissements).

M. Gérard GOUVERNEUR, Elu de la Communauté de communes de Montesquieu :

Je suis élu de la communauté de communes de Montesquieu, canton de la Brède (Gironde). Venant de Gironde, il n'y a pas que des associations, comme vous pouvez le constater. Je suis le porte-parole des élus de cette région. Tous les élus de la Gironde, dans son intégralité, sont défavorables à un projet de LGV sur Bordeaux-Toulouse. D'une part, M. le Préfet a parlé tout à l'heure de la bonne gestion de l'espace et de l'environnement. Notre région est essentiellement constituée sur les trajets prévus de cette LGV de deux entités :

- ⇒ Une qui est l'aire de l'agglomération bordelaise comprenant 93 communes. C'est une zone urbaine et périurbaine.
- ⇒ L'autre sud Gironde qui est plus forestière. C'est une zone avec de nombreux espaces protégés.

Sur la première zone périurbaine, ce projet de ligne LGV nous pose d'énormes problèmes. On n'a pas attendu RFF pour organiser, au niveau des collectivités, la gestion du petit d'espace qui nous reste, en particulier des zones industrielles et commerciales qui seraient situées très précisément à la sortie de Bordeaux sur cette ligne : qu'en ferait-on ? que ferait-on des emplois, des gens qui travaillent dans ces zones ?

Par ailleurs, toute la zone du sud Gironde a été désertifiée il y a une vingtaine d'années. On a encouragé les gens à venir habiter dans ces zones d'ailleurs pour se rendre à Bordeaux en voiture, car il n'y a aucun moyen de déplacement. Le petit train dont parlait Mme CASSOU tout à l'heure a disparu dans les années 60, abandonné par la SNCF et vraisemblablement par les élus. J'ajouterai que ce train allait jusqu'à Mont-de-Marsan. Certaines personnes autour de la table comprendront mon allusion. Au nom de tous ces gens, de tous les élus de Gironde, nous nous opposons à ce projet qui est très destructeur de nature et qui nous poserait d'énormes problèmes dans la gestion économique de notre région.

M. Jacques BORDES, Elu Municipal de Lartigue :

M. FAUCHER et M. REGNIER, depuis le 20 juin, première réunion à laquelle nous avons assisté, nous vous avons posé beaucoup de questions : comment se fait-il que vous lanciez dans la précipitation ce débat sur la LGV Bordeaux-Toulouse ? Pourquoi tout d'un coup ? Il nous semblait que la priorité était Bordeaux-Irun. Nous vous avons dit à plusieurs reprises que le débat était pipé, pour ne pas dire pipeau, et je reprends mes propos. Sincèrement, nous ne voyions pas ce qui se cachait derrière tout cela.

Pourquoi ce débat lancé précipitamment, alors que les directives du CIADT avaient donné comme priorité Bordeaux-Irun ? Vous nous balancez ainsi Bordeaux-Toulouse, sans informer qui que ce soit, pas un seul élu de la Gironde, messieurs les élus qui sont à la tribune. Il y a eu une distribution sauvage dans les boîtes aux lettres et nous avons découvert l'existence du débat public comme cela. Je peux vous dire que vos confrères élus girondins, les maires, les conseillers généraux, les députés étaient absolument fous de rage. S'ils ont pris cette position aussi tranchée contre ce projet, c'est peut-être par la forme que vous avez adoptée Messieurs.

Quand on dit que le débat est pipé, je crois avoir un semblant de réponse. Vous avez fini par abattre le masque. Voilà ce qui se cachait derrière ce débat Bordeaux-Toulouse. RFF a sorti un document en juillet 2005, vraisemblablement dans la précipitation qui s'appelle « prolongement de la LGV SEA entre la frontière espagnole, étude de contexte territorial,

synthèse des résultats de l'étude corridor Atlantique, hypothèse de trafic en 2020, scénarios d'aménagement ». Vous avez contacté un cabinet de communication « Territoires & Co » à Bordeaux, un dénommé Aymar de BLOMAC, à qui vous avez chargé d'assurer la communication sur le futur débat public qui va démarrer fin 2006 environ et qui va intéresser le Bordeaux-Irun.

Je pense Messieurs que vous avez compris que vous vous étiez fourvoyés et que vous aviez mal engagé le débat LGV Bordeaux-Toulouse. Vous avez voulu ne pas réitérer les mêmes erreurs. Donc, vous avez saisi ce cabinet de communication qui, d'après mes connaissances, a ciblé une soixantaine d'élus. Pierre CROUTE * ou Aymar de BLOMAC font la tournée des popotes pour essayer de rallier à votre cause sur le Bordeaux-Irun les élus. Vous savez très bien que si vous avez les élus contre vous, ce sera difficile. Vous allez donc lancer ce projet Bordeaux-Irun en juin ou juillet, et peut-être même dans la même période de vacances, cela vous arrangerait certainement, car les Landais sont également dans les palombières en septembre et les Français sont en vacances en août. Donc, c'est intéressant de lancer un débat, comme vous l'avez fait, pour le débat Bordeaux-Toulouse en pleine période de vacances. Félicitations Messieurs !

Dans ce projet, et je ne sais pas s'il est sur Internet, mais les uns et les autres ici peut-être le récupéreront, on voit que dans les cinq hypothèses de trajet évoquées dans ce projet, trois hypothèses passent par Mont-de-Marsan, avec la création d'une gare nouvelle dans les Landes. Maintenant, Messieurs, on comprend mieux ce que vous cachez et qui était bien évidemment dans vos tiroirs le 8 juin quand vous avez lancé le débat public LGV Bordeaux-Toulouse. Bien évidemment que ce projet Bordeaux-Irun transitant par Mont-de-Marsan existait, vous ne pouvez pas le nier. Vous avez lancé en priorité le débat LGV Bordeaux-Toulouse, car vous vouliez, je pense, camper le tronçon Bordeaux-Captieux. Vous vouliez installer ce tronçon commun Bordeaux-Captieux, afin de bifurquer sur la gauche direction Toulouse, et de façon à bifurquer sur la droite direction Mont-de-Marsan. Voilà, en fait, derrière tout cela quelles sont vos intentions. Je pense que la région Aquitaine qui n'est pas a priori très favorable au Bordeaux-Toulouse et qui n'en voit pas la priorité, demandera peut-être aux Toulousains, et c'est l'avenir qui le dira, de financer une partie de ce tronçon commun Bordeaux-Captieux, car il vous servira à aller à Toulouse. Comme cette transversale n'est pas financée par le fonds européens, il est évident que si les gens de Midi-Pyrénées apportaient à la région Aquitaine un peu d'argent pour financer ce tronçon commun, cela n'en serait que mieux.

Cela veut dire, Messieurs les élus et Mesdames et Messieurs de la salle, que dans notre région de Captieux, et vous comprendrez peut-être pourquoi nous sommes si fondamentalement opposés à ce projet, dans ce pays qui pour l'instant est vierge de toute occupation, car on nous a toujours oublié depuis 30 ou 40 ans, pour tout ce qui était équipement industriel, développement, etc. Tout d'un coup, on se rappelle à notre bon souvenir pour venir nous bousiller le pays et ne rien apporter, sinon des barrières absolument infranchissables qui vont créer, une fois de plus, encore plus de partitions du pays et donc d'isolement. C'est bien connu et on l'a vu sur toutes les études de toutes les lignes TGV réalisées, le milieu rural traversé va vers une paupérisation et surtout pas un développement.

Ce sont les mégapoles qui sont aux extrémités qui sont développées, et vous Monsieur de Montauban, vous vous apercevrez peut-être que le TGV risque de passer souvent à Montauban en vitesse sans arrêt chez vous, car vous feriez perdre trop de temps. Dans ce pays de Captieux qui a vu passer il y a un an et demi la route pour amener les morceaux de l'Airbus. L'itinéraire des Gros Gabarits passe à Captieux. On est ravi, sincèrement, que la région de Toulouse soit leader sur le plan de l'aéronautique. J'en profite pour vous féliciter. Il y a deux ans, nous avons pris dans le secteur la route de l'itinéraire à grands gabarits. Est

votée maintenant l'autoroute Bordeaux-Pau, l'A65 qui également va bousiller ce pays. C'est parfait, c'est voté. On pouvait très bien aménager les voies existantes, on a préféré créer une autoroute nouvelle.

Maintenant, on nous assène une ligne LGV qui va passer en site propre. Je vous invite à consulter la carte donnée par RFF. Elle va traverser un pays totalement vierge aujourd'hui. On n'utilise pas les corridors existants.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la CPDP :

M. BORDES...

M. Jacques BORDES, Elu Municipal de Lartigue :

Permettez, Mme MADER, je termine. Au niveau de Captieux, il y aura une étoile avec un axe qui va partir à Toulouse et un axe qui va partir à Mont-de-Marsan. Comme bien évidemment, on voudra que les Espagnols puissent rejoindre Toulouse en direct, il y aura également une boucle avec les immenses courbes de 7 km de rayon de courbure. Cela veut dire qu'au niveau de Captieux, on fera un triangle totalement infranchissable. Nous n'avons pas très envie de voir notre pays bousiller.

On vous demande, Messieurs de RFF, de faire une étude sérieuse avec un projet pendulaire qui ne vous intéresse pas et vous ne voulez pas en entendre parler. On vous demande de travailler avec les voies existantes, de les remettre en état, arrêtez de bousiller notre pays.
(Applaudissements).

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la CPDP :

Il faut être sérieux. D'une part, je vais donner la parole au Président DEMANGE, car un certain nombre de choses ont été dites mettant en cause le débat public. En tant que Président de la Commission Particulière, le Président DEMANGE a quelques réponses à vous apporter.

D'autre part, si l'on pose des questions à RFF, c'est qu'on souhaite avoir une réponse.

Enfin, je me tournerai vers ces Messieurs, s'ils ont quelque chose à ajouter et nous passerons à la deuxième table ronde qui laissera tout le temps pour s'exprimer à ceux qui le souhaitent, et éventuellement revenir sur les sujets dont on a parlé tout à l'heure.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

La tradition veut que les membres de la Commission de Débat Public n'interviennent pas dans le débat, sauf s'il y a des réponses à des questions qui leur sont posées concernant leurs responsabilités. C'est ce que je vais faire, en rappelant à ceux qui participent pour la première fois à une réunion de débat public et qui sont peut-être un peu surpris par le déroulement des opérations. C'est tout à fait dans la règle, il est normal et classique. Le principe du débat public est que toutes les opinions peuvent s'exprimer et toutes les opinions sont respectables.

Nous tenons compte de tout, et ce doit être dans tous les sens. Une précision, car il a été dit par M. BORDES, et je dois apporter une réponse, que le débat public avait été précipité.

Certes, ce n'est pas la Commission Particulière de Débat Public qui en fixe la date, mais la Commission Nationale. Ceci étant, dans le fameux CIADT de novembre 2003, il était écrit noir sur blanc que le débat public Bordeaux-Toulouse se situerait dans l'année 2005. Ce n'est pas donc pas une surprise extraordinaire.

On a beaucoup dit en Gironde qu'il n'y avait pas eu d'information et que les élus n'avaient pas été informés. Pour les élus présents ici, la CPDP a les preuves à l'appui (listes et paiements à la Poste, correspondances en faisant état). Nous avons envoyé 2772 lettres, dont 959 aux maires des régions concernées. Je ne peux pas laisser dire que les élus ont été méprisés et écartés de l'information. Sur le plan de l'information générale, il y a eu des distributions individuelle dans les boîtes aux lettres (1,2 million d'exemplaires). Là encore nous avons les justificatifs de paiement de cette prestation. Le plus grand quotidien régional « Sud-Ouest » le 7 juin, jour de l'ouverture du débat, a fait sa une sur le débat et y a consacré une page entière. On ne peut pas dire raisonnablement qu'on découvre le fait qu'il y ait un dossier TGV Bordeaux-Toulouse en août ou septembre, comme on l'entend trop souvent. Je me devais de préciser cela, car c'était nécessaire.

Peut-être pourrait-on maintenant passer à la deuxième table ronde.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la CPDP :

M. FAUCHER voulait apporter une réponse. Si ces Messieurs souhaitent apporter des compléments, avant de passer à la deuxième table ronde, il nous reste 5 mn maximum.

M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet RFF :

Très rapidement, pour préciser un élément à M. BORDES concernant ce qu'il appelle « l'étude de contexte territorial ». C'est une mesure que RFF a prise pour l'ensemble des débats publics qu'il a lancés, c'est-à-dire de passer par un cabinet conseil, en l'occurrence le nôtre s'appelle « MENSCOM ». Il est allé avant le débat public interviewer environ 120 acteurs sur le territoire Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon pour évoquer avec eux ce qu'ils savent du projet. C'est un élément qui apporte des informations au maître d'ouvrage et également à la Commission du Débat Public. Ce n'est pas une démarche spécifiquement faite avec l'expérience de Bordeaux-Toulouse pour Bordeaux-Frontière espagnole, c'est la norme. Ce bureau d'études avait rencontré des responsables avant le lancement du débat public.

Une intervenante :

Quels responsables ?

M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet RFF :

Je ne vous donnerai pas la liste ici. Il y a même des verbatim d'entretien, mais c'est confidentiel. J'espère que vous le comprendrez.

Le second élément porte sur la découverte que vous faites, M. BORDES, d'une manœuvre que nous aurions cachée et qui concerne le fait de dire qu'avec Bordeaux-Toulouse, on a mis un cheval de Troie pour privilégier des options de Bordeaux-Frontière espagnole. Je lis le dossier support, page 84, qui évoque ce que l'on avait à dire de précis sur l'option sud. On

explique : « Cette option présente au sud de Bordeaux une partie commune avec l'une des hypothèses étudiées dans le cadre du projet de prolongement de la LGV SEA de Bordeaux vers l'Espagne ».

M. Jacques BORDES, Elu Municipal de Lartigue :

Il s'agit de deux lignes perdues dans 106 pages.

M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet RFF :

C'est une information qui existe et qui est portée à connaissance, ce n'est pas un élément que vous nous avons caché, mais nous l'avons indiqué. C'est un élément qui vous fait dire que nous avons déjà choisi l'option sud. Je me permets de rappeler que nous avons dans le débat public présenté trois options de passage entre Bordeaux et Agen. Aujourd'hui, aucun choix n'est fait quant à l'une de ces options de passage.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la CPDP :

Je vous remercie, M. FAUCHER. Est-ce que quelqu'un veut ajouter quelque chose ?

M. Martin MALVY, Président du Conseil Régional :

Il ne faut pas continuer à manipuler certains principes qui sont complètement faux. Les trois régions se sont battues pour POLT : Centre, Limousin et nous. Non seulement, nous nous sommes battus mais nous avons payé, puisque nous avons payé les premières études. Aujourd'hui, nous demandons au Gouvernement de nous rembourser pour le moins ce que nous avons déboursé, et c'est normal.

Dans la salle :

Combien ?

M. Martin MALVY, Président du Conseil Régional :

Quelques centaines de milliers d'Euros, qui ont été payés pour les études POLT. Nous comparons les deux projets. POLT est un train un peu plus rapide, qui a un intérêt majeur pour Limoges et un intérêt second pour Brive. Pour nous, Midi-pyrénéens, raison pour laquelle j'avais amené la région à participer et pour laquelle nous défendons toujours ce projet, c'est à Brive, la liaison avec Rodez et la liaison de l'autre côté en Dordogne, en Aquitaine avec Périgueux et un peu Cahors.

Les 1,5 milliards de Francs (à l'époque) investis sur POLT nous donnaient à l'arrivée un temps de parcours entre Paris et Toulouse équivalent au temps de parcours, qui est aujourd'hui celui de Paris Toulouse par Bordeaux, un peu plus de 5 H, on gagnait une demi-heure. POLT avait un intérêt pour le nord de la Région, fort pour Limoges, mais aucun pour Toulouse. Il faut le dire, ce ne sont pas du tout les mêmes projets.

Dans la salle :

Comment est gagnée cette demi-heure ?

M. Martin MALVY, Président du Conseil Régional :

En comprenant toute la suppression des passages à niveau, les arrêts très limités, car c'était un TGV. Entre Paris et Orléans pour la région Centre, ils sont servis en trains, ils ont ce qui leur faut. Après, c'est Limoges et Brive. Ce sont les trains qui intéressaient POLT.

M. Jean-Michel FABRE, Conseiller Général à Toulouse :

Il me semble essentiel d'avoir un débat public comme on l'a ce soir justement pour pouvoir confronter des opinions, que chacun puisse donner sa vision des choses. Les Garonnais, les Toulousains ont peut-être une vision différente de la vôtre. Après, la réflexion qu'on doit avoir est plus vaste. Cela me fait penser au débat que l'on a dans Toulouse, chaque quartier a sa vision des choses, mais à un moment donné il faut bien faire une politique pour la ville et il faut adopter une politique plus large.

Il est important de bien comprendre que la position exprimée par les élus Toulousains n'est pas que la position des élus toulousains. Peut-être ce soir, les Toulousains, les Hauts-garonnais, les Midi-pyrénéens sont moins présents que ce qu'il devrait être, et je le regrette aussi. Croyez bien que eux aussi (maires, conseillers généraux ruraux ou de la ville) pensent qu'il y a un intérêt. Je ne voudrais pas qu'on ait une sorte de vision dans le débat que les citoyens d'Aquitaine viennent voir les élus de Midi-Pyrénées. Il me semble que le débat est plus compliqué et chacun doit exprimer ses opinions. Croyez bien que de très nombreuses personnes défendent des questions d'environnement, de développement durable, sur ce département et dans cette ville, et pensent qu'il y a un intérêt qu'on pourrait développer sur le train à grande vitesse.

Mme Denise CASSOU, Présidente de l'Association « Landes Environnement Attitude » :

Des personnes de Toulouse ont signé une pétition. Vous pouvez très bien parler au nom des gens de Toulouse et au nom des communes rurales. Des populations entières de communes ont signé la pétition et nous l'ont ramenée à la réunion de Langon. Des élus sont venus à une réunion de maires. Ils ont rencontré RFF et la CPDP. Cela ne fait que commencer, car jusqu'à présent, ils n'avaient pas mesuré les enjeux. On leur a proposé un beau projet, bien enveloppé, bien habillé : développement durable, fret, etc. Mais, ils découvrent aussi tous les inconvénients et que ce développement ne va pas profiter au rural. Il y aura développement des métropoles et on va enclaver le rural. Ils découvrent toutes les nuisances. Au fur et à mesure qu'ils les découvrent, ils s'élèvent contre le projet. Vous avez raison, ce n'est pas les habitants et les citoyens du sud Gironde face aux élus de Toulouse, mais ce sont bien des personnes du sud Gironde élus et citoyens, mais aussi des personnes du Lot-et-Garonne qui avec un temps de décalage s'en aperçoivent et s'opposent au projet, et aussi des citoyens de Toulouse. Ils sont pour les transports publics au service de la population, et en raison de cela, ils sont contre ce projet.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la CPDP :

Nous avons pris bonne note de votre point de vue. Il me reste à vous remercier Messieurs d'être venus à cette réunion qui est peut-être un peu longue mais très instructive à bien des égards. Merci beaucoup.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Je joins mes remerciements à ceux qui viennent d'être exprimés. Si vous voulez nous appelons la deuxième table ronde.

**Table ronde n°2 :
Les acteurs industriels,
utilisateurs du fret**

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Je pense que nous irons plus vite, et je demanderai aux membres de cette table ronde de synthétiser pour que nous puissions avoir un débat sur le thème d'aujourd'hui. Je rappelle que les réunions du débat public comprennent des réunions générales (à Toulouse, il y en a eu où il y avait du monde) et des réunions thématiques qui mobilisent moins de monde, que ce soit ici ou ailleurs. Cela ne veut pas dire qu'elles ne soient pas intéressantes.

Cette réunion thématique porte sur le problème de fret et de logistique. Cela paraît curieux a priori car on parle de LGV et pourquoi pas parler de fret et de logistique ? C'est un débat d'actualité soulevé dans plusieurs réunions. On ne peut pas discuter d'un ouvrage sans recenser toutes les conséquences, y compris celles positives ou négatives qu'il peut y avoir sur le fret. Vous connaissez tous le contexte actuel dans ce domaine, avec l'énergie qui grimpe. Nous avons des voies de communication routières qui se saturent et nous avons un pourcentage de marchandises qui doivent être transportées en augmentation tous les ans, plus ou moins selon les axes.

C'est un problème important posé. Je vais demander aux cinq membres du panel de s'exprimer :

- ⇒ M. THOMAS * , représentant d'Airbus.
- ⇒ M. DOUCET, représentant du Groupe Pierre Fabre, qui est lui dans la pharmacie. Ce sont des produits à forte valeur ajoutée qui vont dans le monde entier. L'offre ferroviaire correspond-elle à leur besoin ?
- ⇒ Un représentant d'un transporteur de pondéreux lourds (granulats) : l'entreprise Malet, représentée par AZIMON
- ⇒ M. PECHBERTY d'un groupe coopératif « Sudepis » de la région Midi-Pyrénées. Il a besoin de logistique, de pondéreux plus légers que les granulats. Les mêmes produits il y a 10 ou 15 ans avaient une valeur double de celle actuelle, ce qui pose des problèmes en termes logistiques. Quand on véhicule un produit pas cher, cela pose des problèmes.
- ⇒ M. LABATUT, responsable d'une entreprise également, PDG d'ALTRANS, qui va nous parler d'innovation dans le domaine de la logistique : quelle innovation à attendre ? quelles expérimentations en cours ? Les défis du fret en question.

M. THOMAS, Airbus :

Ce projet est soutenu par Airbus, car c'est un symbole fort entre deux capitales aéronautiques. C'est la création de ce lien entre les deux pôles de l'Aerospace Vallée, c'est-à-dire les deux métropoles de centre de compétitivité aéronautique espace et système embarqué. C'est juste un symbole, mais c'est important même si c'est dans 20 ans.

Avant tout chez Airbus, ce sont des personnes qui se transportent. Deux tiers des effectifs travaillent sur les chaînes d'assemblage, sur de la production. Airbus à Toulouse, c'est un gros bureau d'étude, un centre de décisions. Avant d'arriver et de parler du problème du fret, je souhaiterais revenir sur ce problème des personnes. Pour nous, le TGV n'a de sens que s'il a une intermodalité forte avec deux autres systèmes, le premier étant l'aéroport et le deuxième étant les transports interurbains et les transports locaux.

Je parlais du pôle et de l'industrie aéronautique. Que ce soit à Bordeaux ou à Toulouse, un TGV qui ne desservirait pas la zone aéroportuaire et qui sur Toulouse ne desservirait pas, ce que l'on souhaite faire à Montauban, l'aerospace vallée, ce serait un travail à moitié fait. Je ne rentrerai pas dans le débat : est-ce Matabiau ou ailleurs ? Il est sûr que cela devrait se connecter sur un mode de transport qui relie très rapidement l'aéroport, et qui ne soit pas saturé d'ici 20 ans.

Si l'on regarde ce que l'on a à transporter chez Airbus, on reçoit à Toulouse des gros tronçons, équipés au maximum. Ce qui arrive sur nos chaînes, ce sont des choses intégrées dans lesquelles il y a un maximum d'équipements, afin que le montage soit le plus facile et le plus rapide possible. La problématique du transport de ces équipements est très souvent remise sur la table. On reprend à chaque fois le problème pour des questions d'augmentation de cadences, de volumes ou de dimension. Dans ces périodes, on reprend tous les modes de transport. La dernière fois, on a décidé de passer par la route. Aujourd'hui, sur le 380, on passe par l'itinéraire grands gabarits.

M. Jacques BORDES, Elu Municipal de Lartigue :

Il passe chez nous d'ailleurs. On a fait un sacrifice, et on vous a laissé passer chez nous, et vous avez commencé à saccager nos régions.

M. THOMAS, Airbus :

Nous vous en remercions.

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

La règle est que l'on s'exprime quand on vous donne la parole, un peu de discipline !

M. THOMAS, Airbus :

On a aussi regardé le problème du rail. On a été amené à faire notre propre moyen de transport, ce que vous voyez souvent dans le ciel « les bélugas ». On n'a rien trouvé qui réponde mieux à notre problématique de gros éléments avec peu d'arrêts et peu de perturbations. Les éléments du 380 étaient trop gros pour rentrer dans un autre avion. Le jour où cela viendra, on trouvera autre chose.

Je pense qu'il n'y a pas de marché pour le fret avec ces éléments. Mais, on a par ailleurs un paquet d'autres petits éléments. Sur des grosses entités industrielles comme les nôtres, il y a toujours des choses qui arrivent, et elles pourront peut-être bénéficier de ces sillons, dont on parlait tout à l'heure, à condition qu'ils soient d'une efficacité redoutable. On travaille en « juste à temps ». En jouant sur le montage des avions, les rotations d'avions sur la chaîne se font à l'heure près. On essaie d'avoir les pièces un jour avant. S'il manque une pièce et que l'avion reste coincé sur la chaîne, cela représente des centaines de K€ par jour. Il nous faudra un système qui peut emprunter le fret. Pour le moment, on le fait plutôt par la route, mais il nous faudra un système sans défaillance. Peut-être que l'on utilisera les sillons à condition que l'organisation soit résistante à toute épreuve.

M. DOUCET, Groupe Pierre Fabre :

Je représente les Laboratoires Pierre Fabre, société fortement implantée dans la région. Pour donner un petit descriptif assez rapide, ils représentent 1,4 milliards d'Euros de chiffre d'affaires, avec un peu plus de 9 000 collaborateurs dans le monde, dont 6 000 en France et un peu plus de 4 000 sur le grand sud-ouest. Globalement, nous gérons une activité concernant principalement l'activité médicaments et l'activité dermo-cosmétique.

Je vais plus vous parler des problèmes d'expédition et de nos problèmes de mise à disposition de nos produits vers nos clients, plus des produits en départ vers nos clients que l'entrée des matières comme vient de l'exposer M. THOMAS. Globalement, nous avons un flux d'entrée relativement faible, car nous avons beaucoup de matières consommées localement et nous avons un flux d'expédition assez fort. En Midi-Pyrénées, M. BROU, nous avons aussi des entreprises qui exportent et qui ont du flux de sortie par rapport à ce qui se fait sur la moyenne générale. Notre problématique est relativement simple. Nous étions, il y a quelques années, une entreprise principalement franco-française. Nous sommes aujourd'hui une entreprise beaucoup plus internationale. Nous avons dépassé il y a deux ans le cap des 50/50. Nous avons aujourd'hui un chiffre d'affaires qui s'oriente à majorité vers l'international, 60 % contre 40 % pour la France. C'est une tendance structurelle qui va continuer, et même se renforcer dans les années à venir.

Sur un horizon d'ici 5 ans, nous avons globalement une problématique simple : gérer une croissance d'un peu plus de 70 % de nos volumes d'expédition. Ce sont des expéditions sur le territoire français dites capillaires, car nous allons chercher à nous adresser à une distribution locale sur des segments de ville où l'on va distribuer nos produits directement dans les pharmacies notamment. Nous ne sommes pas sur des gros flux qui partent d'un point A pour arriver à un point B, et y être déchargés. Néanmoins, nous cherchons à fortement développer le volume également par le biais du fret.

Aujourd'hui, nous compensons sur une moyenne annuelle un peu de 500 tractions qui sont dévoyées de la route sur le ferroutage. Celles-ci pourraient être d'ores et déjà d'un peu plus de 1 000 par an. En fait, nous avons fait le choix car les sillons que nous utilisons aujourd'hui n'ont pas la performance que nous souhaitons en termes de délai, ce qui pose un problème pour nous en termes de qualité de service. Ce problème nous amène à déporter une partie de l'activité et de ce fret sur la route. Aujourd'hui, nous utilisons majoritairement la route. Néanmoins, nous avons en perspective, si en face une offre concrète et structurée en termes de qualité de services, de délai et de coût pouvait voir le jour, nous serions tout à fait à même, et même volontaires, d'utiliser majoritairement ce ferroutage.

Notre problématique est simple, aujourd'hui nous expédions environ 50 000 tonnes par an. Dans les années à venir, nous devrions être plus proches des 80 et 100 000 tonnes sur un horizon de 5 à 10 ans. Ce tonnage, qu'il soit pour la France ou pour l'international, majoritairement sur l'Europe, nous intéresse surtout si nous pouvons le passer sur le ferroutage. Aujourd'hui, les conditions économiques et de qualité de services ne nous permettent pas d'augmenter cette proportion du fret par voie ferroviaire.

Je voudrais apporter également un autre élément qui dans les années à venir va pouvoir peut-être jouer de manière favorable pour la partie ferroutage, à savoir la sécurisation du fret. Nous constatons en France et en Europe une augmentation des problématiques de sécurité du transport, que ce soit pour des dommages, des sinistres ou pour des vols. L'ensemble des fédérations de transporteurs routiers pourra vous le confirmer, car les chiffres sont publics. Le ferroutage peut également présenter une alternative intéressante par rapport à cette

problématique. C'est un axe sur lequel les apporteurs de services devront également fortement travailler.

Le dernier volet porte sur le développement durable. Il est clair qu'une entreprise comme la nôtre, dont les produits sont extrêmement attachés à la qualité, l'environnement et le respect de la nature, veut contribuer favorablement à la diminution de ces effets nocifs. J'entendais parler tout à l'heure d'effet de serre, de problématiques générales d'environnement. En ce sens, le ferroutage, quelle qu'en soit sa forme, est une réponse qui nous intéresse énormément. Encore une fois, nous sommes prêts et tout à fait positifs par rapport à l'ensemble de ce projet, si en face nous sommes en mesure de trouver une réponse en termes de qualité de services et en termes économiques qui puisse globalement répondre à cette attente.

Je voudrais préciser un dernier point. J'ai entendu parler des problèmes énergétiques dans le temps, car un certain nombre de problématiques sont aujourd'hui soulevées. Quelle sera la perspective à 5, 10 ou 20 ans de ces problèmes ? Il est difficile, en tout cas pour nous et dans notre vision à moyen ou long termes de répondre. Néanmoins, aujourd'hui, malgré l'augmentation du prix du baril de pétrole en général, l'offre routière reste globalement plus compétitive pour nous, ce qui nous amène aujourd'hui à dévoyer une partie du fret sur la route, alors que nous préfererions pouvoir le faire sur le ferroutage. Néanmoins nous sommes, et je tiens à le préciser, tout à fait favorables à ce projet qui doit amener dans le temps une meilleure offre, mieux ciblée, plus à même de nous développer sur la France, mais aussi sur l'international, c'est-à-dire sur l'Europe, les grandes métropoles européennes mais aussi les ports à partir desquels nous allons desservir un peu plus de 120 pays, comme nous le faisons déjà aujourd'hui.

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Merci aux deux premiers intervenants d'avoir respecté le temps, d'avoir été concis et précis. Sans plus attendre, M. Michel AZIMON.

M. Michel AZIMON, Groupe Malet :

Je représente le Groupe Malet. Pour situer le groupe Malet, pour ceux qui ne sont pas Toulousains, c'est un groupe qui opère dans tout le sud de la France. On est le 4^{ème} routier français et le premier routier indépendant. On a deux divisions, une travaux et une industrielle (production de granulats). Je vais vous parler de notre expérience sur la production industrielle (production de granulats). Vous connaissez à peu près tous, j'imagine ceux qui prennent l'A64, notre unité de production qui se trouve en bordure de cet axe, à Portet sur Garonne. Cette unité de production produit un million de tonnes de granulats par an. Cela représente environ 20 % de la consommation de l'agglomération toulousaine. La carrière n'est pas située à Portet sur Garonne, mais à une cinquantaine de kilomètres plus en amont, c'est-à-dire à Martres Tolosane. Je suis désolé pour le Président IZARD qui disait tout à l'heure que la collectivité avait été la première, il y a 15 ans, en mettant en place le système de Castelnau d'Estretfonds. Nous, il y a 17 ans que nous fonctionnons. Nos premières études datent de 1980. En 1987, on a pris la décision d'investir et en 1988, on était opérationnels. On transporte 1 million de tonnes sur 50 Km entre Martres Tolosane et Portet sur Garonne avec une rame qui fait trois tours par jour. Si l'on supprimait cette rame et qu'il fallait la remplacer par des camions, il faudrait faire la moitié du tour de la terre tous les jours. C'est une contribution importante.

Que représentent 1 million de tonnes ? Au niveau national, c'est ce que la profession livre tous les jours chez des clients. La profession, toute confondue, produit environ 380 millions de tonnes par an. Donc, une installation comme celle de Portet représente juste un jour de production française. C'est pour situer les éléments.

Pourrait-on davantage développer le transport ferroviaire ? Bien sûr que oui, mais par rapport à ce qui a été dit sur la gare à Matabiau, lorsque nous avons construit Avin *, nous avons 3 trains par jour qui alimentaient Portet et un train qui alimentait le chantier sur Avin, donc on traversait Matabiau. C'était déjà la croix et la bannière pour traverser Matabiau. Si aujourd'hui, on y ramène encore du TGV et autres, cela veut dire qu'on va mettre une frontière infranchissable entre le sud et le nord de Matabiau. Ce sera coupé en deux et on ne pourra plus passer le fret, ou alors il faudra décider de faire une voie de déviation en dehors de la ville. Est-ce que Matabiau est vraiment un point idéal pour la gare ? Je n'en suis pas du tout convaincu.

Au niveau du transport fer, on a quand même quelques soucis. L'orateur précédent parlait des difficultés de ponctualités et de la qualité du service. On a beaucoup de soucis. Pour ne rien vous cacher, on fonde beaucoup d'espoirs sur la libéralisation qui démarre en janvier 2006, c'est-à-dire sur le fait de voir des opérateurs, transporteurs, tractionnaires, qui seront concurrents de la SNCF et qui, nous l'espérons, arriveront à nous traiter comme des clients et non comme des usagers. On espère pouvoir développer encore un peu plus le transport fer.

Je voudrais quand même rappeler que Bordeaux est déficitaire en granulats. Bordeaux consomme autant de granulats que Toulouse, c'est-à-dire 5 millions de tonnes. Aujourd'hui, il y a 1 million ou 1,5 millions de tonnes de granulats consommés sur Bordeaux, qui viennent d'ailleurs par la route. Ils pourraient venir par le fer. C'est ce que je peux vous dire par rapport à l'expérience vécue qui a maintenant 17 ans d'âge.

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Je vous remercie d'avoir bien tenu le temps.

M. Bernard PECHBERTY, Groupe coopératif « Sudépis » Midi-Pyrénées :

Sudépis est une société implantée à Toulouse. Elle a un statut d'union de coopératives, elle s'est vu confier depuis trois années par des coopératives agricoles de la région Midi-Pyrénées la mise en marché des céréales et oléagineux produits par les agriculteurs, sociétaires de ces coopératives. La mise en marché des céréales est un métier à part entière, composé de multiples facettes comme tout métier. Pour la partie qui nous intéresse ici ce soir, nous parlerons du transport de ces céréales. Le fait du hasard fait que j'ai presque les mêmes chiffres que mon voisin, qui s'est exprimé avant moi.

Sudepis a la responsabilité de transporter à destination de ses clients environ 1 million de tonnes de céréales par an. Cela revient, si l'on raisonne en jours ouvrables, à transporter 4 000 tonnes au quotidien, soit l'équivalent de 150 camions semi-remorques qui sortent chaque jour de nos différents silos. Qui sont nos clients ? Vers qui vont ces céréales ? Ce sont des industriels de la meunière, ils utilisent nos blés tendres pour faire de la farine. Ils utilisent nos blés durs pour faire de la semoule, qui sert à faire les pâtes alimentaires que nous consommons tous. Ils vont vers des tritrateurs qui écrasent des graines de tournesol et de soja ou de colza pour faire l'huile végétale que nous consommons aussi tous les jours.

Donc, des clients industriels qui sont consommateurs de gros volumes, qui travaillent en flux tendus, la notion de stock est de plus en plus bannie des entreprises.

Nous avons bien l'obligation de transporter ces marchandises. N'en déplaise aux esprits étriqués, il faut bien déplacer ces quantités d'une manière ou d'une autre. Où est la problématique ? La nature même de nos produits est adaptée au rail, ce sont des produits en vrac, des pondéreux, des denrées non périssables à court terme. Du blé se conserve très bien 2 ou 3 semaines dans un wagon ou dans un camion, ce n'est pas comme une salade ou une tomate. Ce sont des produits non périssables à long terme. Cela porte sur des quantités significatives pour ne pas dire importantes. Nous avons, depuis une trentaine d'années, investi largement dans nos silos sur des équipements permettant le chargement de trains complets. Nos clients font de même. Pour mémoire, un train complet, selon les produits, représente entre 1 200 tonnes et 1 300 tonnes, c'est-à-dire l'équivalent de 45 camions. Nos 150 camions quotidiens, s'ils sont transformés en trains, feront 3 ou 4 trains par jour.

Avec ces quelques éléments, vous comprendrez l'importance et tout l'intérêt que nous portons au transport ferroviaire dans nos métiers, c'est une évidence. Ce transport ferroviaire s'est largement développé au cours des années 70 et 80. Il a stagné dans le courant des années 90. Depuis quelques années, il régresse régulièrement, à notre grand regret. La route prend de l'importance. De façon très résumée, que s'est-il passé ? Sans préjuger des causes qui ont conduit à cette situation, force est de constater que l'offre SNCF n'a pas suivi la demande. Plus exactement l'évolution des demandes des opérateurs économiques que nous sommes. Ces demandes sont multiples, elles sont segmentées. Elles s'expriment en termes de fiabilité, de ponctualité, de régularité de la desserte et du service. Elles s'expriment aussi en termes de réactivité à une demande à un besoin, et aussi bien évidemment en termes de prix.

Cette dérive et ses inadéquations croissantes ont conduit fournisseurs et clients de l'agro-alimentaire pour le secteur dont je parle aujourd'hui, à se tourner vers la route. La route est souple, réactive, adaptable et fiable. Elle est aussi en termes de prix, donc de coût de transport de la marchandise, plutôt mieux placée que le fer. Ce sont autant de qualités qui la rendent attractive et qui lui donne un avantage concurrentiel évident. Pour autant, nous mesurons parfaitement le fait que cet attrait ne règle pas tout. Il occulte une réalité beaucoup plus complexe, et la route génère en cascades des problématiques de nuisance autrement plus compliquées, et ce n'est pas le débat ici.

Donc, la dégradation du service SNCF était telle qu'une refonte de l'organisation a été repensée au cours de l'année 2003 afin d'aboutir à partir de juillet 2004 à une nouvelle offre. Les gens de la SNCF fret en ont parlé tout à l'heure. Le premier constat qui peut être fait aujourd'hui, mais nous manquons de recul, est que cette offre a perdu en souplesse. C'est un lourd handicap. Elle a peut-être gagné en efficience. Ce sera à voir dans les mois et les années à venir.

Après ce rapide constat, et parce que nous sommes ici pour construire demain : quelles sont nos attentes ? Trouver ou retrouver auprès de la SNCF ou auprès des nouveaux opérateurs qui apparaîtront demain, certains d'entre nous ont parlé d'ouverture et de libéralisation du système, une offre professionnelle. S'il est besoin de rappeler ce qu'est le professionnalisme, c'est d'abord la connaissance d'un métier. L'obligation de résultat que nous avons et que tout opérateur intermédiaire doit également faire sienne, en l'occurrence ici la SNCF. Cette obligation de résultat a été trop souvent perdue de vue au profit de considérations certes importantes mais beaucoup trop éloignées du service au client. Je parle bien du client. Retrouver donc une offre professionnelle, fiable et efficience correspondant globalement aux particularités et aux spécificités du métier et du client. Voilà ce que nous attendons. Si tel

n'était pas le cas, nous risquons d'assister encore à un recul des parts du marché du ferroviaire, avec pour conséquence un pourrissement de la situation dans laquelle les problèmes de fond de transport de marchandises évoqués précédemment ne seraient pas du tout résolus. Je fais référence aux fameuses nuisances. Vous aurez donc compris que nous sommes très demandeurs de transport ferroviaire, et semble-t-il la création d'une LGV serait source de nouveaux sillons, donc de possibilités nouvelles de transport. C'est une bonne nouvelle, mais nous devrons tous y travailler pour en exploiter pleinement le potentiel et nous aurons à cœur d'y apporter notre contribution. Je vous remercie de votre attention.

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Nous donnerons la parole à la SNCF pour vous répondre.

Pour conclure, M. LABATUT, vous êtes PDG de ALTRANS et vous nous parlez de l'innovation à attendre, d'expérimentation en cours.

M. André LABATUT, Président- Directeur général d'ALTRANS :

J'aurais souhaité que vous ne parliez pas de moi comme un transporteur, car d'après ce que j'ai entendu dans la salle, qu'il fallait les égorger, les étouffer et les éradiquer, j'ai un peu de souci sur ma sortie de salle tout à l'heure. Ceci étant, je vais tenir 5 mn la salle car je voudrais avoir des propos relativement pragmatiques. A ce titre, je représente non seulement une entreprise de transport, mais également la Fédération TLF, première fédération française qui regroupe pratiquement 60 % des transporteurs en termes de capacité. Je vais tenir quelques propos qui vont mettre de l'inquiétude dans la salle, et dans une deuxième partie quelques propos optimistes, et je dirai pourquoi tout à l'heure.

L'inquiétude est de tout remettre sur le fer : c'est une vaste fumisterie, c'est une utopie. Globalement, 80 % des marchandises transportées se font à moins de 400 km, là où le fret et le fer ne peuvent pas prendre la place de la route pour des transports de lots isolés. Les cheminots dans la salle le confirmeront. Je ne me situe pas dans la position des transports de céréales ou de massification. Il est impossible d'envisager aujourd'hui un transfert au-delà des 20 % de ce qui se fait actuellement sur le trafic routier. Je suis transporteur et cela m'inquiète aussi, et je dirai pourquoi tout à l'heure.

Globalement, dans les 20 % qui seraient susceptibles, puisqu'ils sont à des distances convenables pour faire des opérations multimodales, on considère que 20 % peuvent être réalisés comme des solutions multimodales. On peut effectivement envisager de mettre des caisses sur les trains de Rennes à Lyon, mais on ne peut pas mettre un train tous les jours qui serait rempli à moitié par exemple. Il y a eu des ouvertures, Novatrans a essayé avec la SNC de faire des opérations de port à port qui n'ont pas aujourd'hui marché et qui sont pratiquement en voie d'extinction. C'est un drame, et c'est la deuxième inquiétude, car nous avons besoin aujourd'hui d'un opérateur fort, puissant, avec lequel nous puissions fonctionner. Le paradoxe aujourd'hui est que l'on oppose la route et le rail, alors même qu'on devrait marier nos synergies. La route devrait être pour livrer dans des zones courtes et le train pour transporter nos véhicules, nos caisses et leur faire traverser la France ou l'Europe. Ce n'est pas le cas aujourd'hui, et les intervenants précédents l'ont rappelé, il faut que notre vieille dame « la SNCF » se réveille. Elle va avoir des concurrents, et elle doit prendre conscience qu'elle va rentrer dans une compétition avec des acteurs économiques particulièrement efficaces.

L'inquiétude que nous avons en tant que transporteurs, et Jean-François BROU l'a soulevé précédemment, est que nous ne puissions demain plus faire notre métier, car il y aura une asphyxie des routes, qui commence déjà à venir sur un certain nombre de tronçons et qui nous préoccupe aujourd'hui.

On ne fait pas simplement que soulever notre préoccupation, mais on cherche des solutions. La Fédération des transporteurs a imaginé des solutions. C'est la deuxième partie, à savoir le côté optimiste. On peut mettre en place des opérations multimodales qui fonctionnent. J'ai bien entendu les Girondins dire qu'ils ne voulaient pas voir les voies passer chez eux, mais transportez-vous dans les Alpes et dans la vallée de la Maurienne, et vous verrez ce que c'est que de voir passer des camions. On peut parler véritablement de murs de camions. Cette situation nous inquiète forcément et nous avons apporté des solutions privées trouvées par des transporteurs avec des opérateurs ferroviaires (Tranitalia, mais aussi la SNCF). Nous commençons à mettre des trains complets qui partent de la Haute-Savoie et qui arrivent à Turin. C'est un petit début, mais globalement il a fallu aujourd'hui et c'est un peu le reproche que je ferai à la SNCF, elle donne l'impression de ne pas vouloir travailler avec nous sur des solutions de substitution.

Nous en avons trouvé aujourd'hui, et j'ai entendu un intervenant en parler également. TLF met à partir de 2006 un train qui va partir de Béthancourt * au Luxembourg et qui va arriver à Perpignan. C'est une autoroute roulante avec un sillon dédié. Ne nous leurrions pas, j'ai parfois entendu des clients dire qu'ils ont arrêté avec la SNCF, car pour aller de Lyon à Bordeaux, la vitesse commerciale était de 16 Km/h. Il n'y a pas un client qui vous confie une marchandise pour arriver trois jours après. Effectivement, la route est performante aujourd'hui, car elle sait faire plus rapidement ce que devrait pouvoir arriver à faire la SNCF. Il y a aujourd'hui des solutions, et nous les trouverons.

Le deuxième aspect de cette recherche, et en tout cas de ce que nous essayons de mettre en place au niveau de l'ensemble des opérateurs de transport, consiste à faire en sorte que demain il y ait un deuxième train qui parte de Belgique et qui arrive à Irun. On est tous citoyens autour de cette table, et on peut être transporteur et citoyen aussi. Je suis inquiet aujourd'hui de voir autant de camions sur les routes, je me promène comme vous. Il faut trouver des solutions. Je le dis à chaque débat auquel je participe : il faut que la SNCF arrête de dire qu'ils ne seront jamais les sous-traitants des transporteurs. La SNCF peut transporter facilement de bout en bout, mais il faut toujours un opérateur pour amener un camion dans l'usine située à 20 km de la gare. A partir du moment où les dirigeants de la SNCF auront intégré cette problématique, on aura fait un grand pas. On n'aura pas éradiqué 80 % des camions aujourd'hui qui sont des zones courtes, mais si l'on arrive à gagner 5 ou 10 % de camions sur les routes, et notamment ceux qui transitent sur l'Europe entière, on aura tous fait un effort. En tout cas, c'est ce que l'on s'emploie à faire au niveau des transporteurs. Je le dis et je le répète : nous ne sommes pas les ennemis de la SNCF, nous les considérons comme des partenaires de demain. Ils seront d'autant plus nos partenaires que nous abandonnons tous ces trafics au profit des transporteurs des pays de l'est. Malheureusement, les camions français ne seront plus sur la route, mais ils seront remplacés par des opérateurs venant de Lituanie, de Lettonie ou autres pays des grands froids.

On a un challenge à relever avec un opérateur. Si l'opérateur ne veut pas se réveiller, il y aura demain des opérateurs qui vont faire le travail. Aujourd'hui, un privé fait du Paris-Marseille. On a des caisses mobiles sur notre parking, car la SNCF ne conjugue jamais la productivité. Chaque année, c'est 4, 5 ou 6 %, quand les clients nous demandent de faire des efforts. Aujourd'hui, il n'y a plus de trafic rail/route par des caisses mobiles. Des opérateurs y arrivent, un notamment qui fait tous les jours du Paris Marseille en aller-retour. Ses trains sont pleins. Il est en train d'amener la croupière à la SNCF. On ne cherche pas forcément la performance,

mais on a un outil extraordinaire : la SNCF. Il faut simplement que les cheminots se réveillent et pensent que les clients nous demandent aussi d'être performants.

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Je comprends que du côté SNCF et RFF, on veuille répondre, mais je leur demande de patienter un peu et je préfère prendre quelques questions.

M. Jacques BORDES, Elu municipal de Lartigue :

Tout à l'heure, j'ai un peu interrompu et c'était un peu passionnel, mais je voulais dire quand même qu'on a fait des gros sacrifices dans le sud Gironde : accepter cet itinéraire à grands gabarits pour transporter les tronçons de l'A380. Le problème est qu'il ne transporte pas que des tronçons d'A380, mais il est s'est transformé en itinéraire bis, Bordeaux-Toulouse pour les poids lourds qui ne veulent pas payer le péage de l'autoroute. De plus en plus de camions passent dans nos petites routes de la zone forestière, et profitent de l'itinéraire de l'A380 pour économiser le péage et nous polluer dans nos campagnes. C'était un peu mon coup de cœur.

J'ai entendu les différents intervenants à la tribune. C'était très intéressant et les positions sont proches des nôtres. Effectivement, il est bien évident que pour faire les petites livraisons à 20, 30 ou 50 km, il n'est pas question de mettre les marchandises sur les trains. Mais entre 50 km ou 100 km et 400 Km, il y a peut-être un juste milieu, et peut-être pourrait-on réduire un peu plus les distances moyennes de desserte par camion.

De toute façon, personne n'a parlé de l'envolée des prix du pétrole, mais ce sera un puissant régulateur des transports à l'avenir. Le pétrole va devenir de plus en plus cher, la SNCF a la possibilité d'avoir une traction électrique. Cela fait appel au nucléaire, et ce n'est pas forcément la panacée pour les écologistes non plus, mais en attendant cela ne procure pas d'effet de serre. A propos de l'énergie, et c'est une petite incidente par rapport au TGV, jamais on ne fera rouler des TGV avec des éoliennes. On nous prépare à économiser l'énergie, à utiliser les énergies renouvelables, mais on propose des machines qui sont des gouffres énergétiques. Pour faire rouler un train à 300 km/h, il faut énormément d'énergie et beaucoup plus que pour rouler à 150 km ou 200 km/h.

Dernier point, tout le monde ici est d'accord pour constater une carence terrible de la SNCF en ce qui concerne le transport de marchandises. Tout le monde reproche à la SNCF de ne pas faire d'offre plus intéressante, et on nous propose des LGV pour transporter des voyageurs, car cela apporte des bénéfices à la SNCF. Mais, cela n'apporte rien à la société ni en matière d'économie de pétrole pour les transports routiers. Il n'y a pas besoin d'une nouvelle ligne pour cela.

(Brouhaha dans la salle).

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Il faut demander la parole. Dans un débat public, on a la liberté de s'exprimer, mais on a le devoir de s'écouter, il faut un minimum de règles pour cela.

Une intervenante :

Je voulais souligner les propos de M. BARBEDIENNE pour recentrer le débat sur la LGV. En discutant du fret, on a l'impression de justifier le projet LGV en expliquant qu'il faut absolument développer le fret. Or, dans le document, à aucun moment il n'est fait allusion au fait que si l'on accepte la LGV, on fera tout pour que le fret fonctionne. Cela ne changera rien dans la politique de fret. Potentiellement, cela peut mais cela n'induit pas systématiquement cela. On a tous envie de donner notre accord sur le fret, et pour faire la LGV, mais cela ne conditionne pas la réussite du fret.

Par ailleurs, ne pourrait-on pas imaginer une liaison Bordeaux-Toulouse qui ne nécessite pas de construire une ligne LGV en site vierge ? Ne peut-on pas imaginer que ce soit dans les couloirs existants ? Donc, ce futur paradisiaque où il y aurait le fret et des vitesses de 200 km/h, ce qui serait déjà bien, sans être obligé de faire une nouvelle ligne à travers tout le territoire, on pourrait avoir des choses plus modulées, mais efficaces.

Le coût d'une LGV est énorme, alors que si l'on améliore l'existant entre Bordeaux et Toulouse, cela pourrait être beaucoup moins cher. On pourrait mettre un peu d'argent dans le fret, alors que si l'on met 3 milliards d'Euros dans la LGV, je ne sais pas ce que RFF pourra mettre dans l'amélioration des lignes pour le fret, quand on sait que ce sont les plus mauvaises lignes en Europe, d'après un audit, par manque d'entretien. D'où va venir l'argent qu'il y aura dans le fret, sachant qu'il y a une énorme demande ? Attention à ne pas mélanger les deux débats, la LGV ne conditionne pas la réalisation du fret ; c'est vraiment une erreur. *(Applaudissements)*.

Un intervenant, Cheminot :

Sur ce débat, deux courtes interventions avant d'en venir aux propos tenus. En tant que tractionnaire de la SNCF, je peux vous assurer qu'un TGV consomme quand il roule à 300 km/h, mais un train tiré en traction électrique avec 2 500 tonnes consomme aussi beaucoup d'électricité. Il faut nuancer l'opposition.

Aussi, loin d'être les techniciens de RFF, arrivés plus récemment sur le monde du ferroviaire, il vaut mieux abandonner de suite de fausses idées. Techniquement, on ne fait pas circuler des trains à 200 km/h sur des lignes où circulent des TER à 120 km/h et des frets à 100 km/h. Au bout d'un moment, il faut arrêter l'utopie. On ne fait pas circuler sur les mêmes lignes des trains qui ne roulent pas à la même vitesse et qui ne s'arrêtent pas aux mêmes endroits. Après, c'est un choix et je l'admets.

Ceci dit, il est vrai que la LGV ne modifiera pas, parce qu'elle existe, la politique du fret ferroviaire dans notre pays, car c'est un choix politique.

Je voudrais en venir aux propos tenus par les intervenants à la table ronde. Le représentant de l'entreprise Malet, au milieu de tous ces gens, et peut-être avec le représentant des céréaliers, doivent être les plus heureux des hommes : un million de tonnes sur 50 km, une rame dédiée. Lors des réalisations, je vous assure que vous aurez quelques requins qui viendront et qui à bas prix pour votre entreprise vous feront des prix qui vous conviendront, mais il faudra voir dans quelle condition. Votre marché est porteur.

Je m'adresse au représentant d'Airbus et au représentant des Laboratoires Fabre. Les Tarnais ont la chance d'avoir vos établissements à Lavaur et à Castres. Vous devez savoir, mais vous ne devez pas l'ignorer, que la SNCF dans son plan de transport vous a

relativement abandonnés. Je vais vous expliquer pourquoi. Votre objectif est de 50 à 100 000 tonnes par an. Vous ne recevez certainement pas journalièrement entre 25 et 30 semi-remorques d'un bloc. Si vous faites du transport ferroviaire, vous ferez obligatoirement ce que l'on appelle du wagon isolé, c'est-à-dire que vous ferez venir 3 ou 4 wagons une fois par jour, une fois par semaine ou peut-être une fois par mois en fonction de vos besoins. Sachez que la SNCF n'en veut plus sous des critères économiques que vous maîtrisez, mais que ne voudront pas plus les privés, car vous n'êtes pas intéressants.

Des entreprises et des pays ont fait le choix du libéralisme, et ils sont en avance sur nous. Vous en connaissez les conséquences, le ferroviaire a perdu des parts de marché. Ce n'est pas la peine de dodeliner de la tête, c'est la réalité. En Allemagne, en Tchèque, là où la libéralisation existe, le fer a perdu des parts de marché, parce que les privés vont venir sur des niches. Ce n'est pas un service public, ni une entreprise intégrée qui agit sur des réseaux. Ce ne sont pas des gens qui vont amener trois wagons au fin fond de l'Aveyron. C'est faux. Ils vont venir chez M. MALET, car il y a de l'argent à faire. Les PME-PMI qui veulent faire du ferroviaire ne seront pas citoyennes et continueront à faire du camion. Il ne faut pas se tromper.

J'ai commencé à Gourdon en 1982. On faisait du fret, avec 2 ou 3 wagons. Dans la gare de Gourdon, on savait où étaient nos wagons. Tous les jours, on desservait. A cette époque, il y avait 250 000 cheminots, les triages étaient ouverts, on travaillait en 3x8 et on était capable de faire de la qualité. La réalité maintenant est que l'on a supprimé en l'espace de 20 ans plus de 80 000 cheminots, qu'on a fermé le triage de St-Jory qui est sur votre beau schéma. Ne rêvez pas à vos wagons isolés. Pour pouvoir en faire, il faut du triage dans une région, le nôtre est fermé. Qui va vous trier vos wagons ? A un moment donné, revenez sur terre. Vous voulez être citoyens, mais ne le soyez pas que dans les textes. Composez aussi avec l'économie de vos entreprises. Le camion est pertinent, le seul problème est qu'il est effectivement trop pertinent.

A qui profite la concurrence des pays de l'est ? Je me vois bien discuter avec un de mes collègues, routier en Lituanie, en lui demandant si 2 300 € nets par mois, la sécurité sociale et une bonne retraite ne l'intéressent pas, et qu'il me réponde que son souhait est de travailler pour 300 € par mois, 60 heures par semaine pour embêter les chauffeurs routiers français. A qui profite le crime ? Qui profite des prix bas ? Les coûts d'exploitation du transport comportent des choses incontournables et vous pouvez les tourner comme vous voulez, y compris avec la libéralisation.

Dans les coûts d'exploitation, le plus cher est l'aérien ; ensuite, c'est le ferroviaire ; ensuite, c'est le routier et ensuite c'est le maritime. Vous pourrez y mettre la libéralisation que vous voulez, ces coûts d'exploitation resteront échelonnés et hiérarchisés ainsi. Si vous voulez être citoyen Messieurs les chargeurs, je suis au regret de vous dire que le fret ferroviaire a un coût. Il faudra accepter de le payer, si vous voulez être citoyen.

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Je dois donner la parole à la SNCF, car ils en ont pris plein le gilet et ils doivent répondre.

M. Jean-Paul DUCRET, SNCF :

J'ai bien écouté ce que nous ont dit nos clients, et on ne l'ignorait pas, je l'avais déjà abordé tout à l'heure. C'est la première fois depuis 25 ans que l'entreprise ferroviaire SNCF a décidé d'investir dans son activité fret. Effectivement, elle a servi de vache à lait, au sens marketing du terme, au sein de l'entreprise par rapport aux autres activités pendant très longtemps. Une partie de nos flux, les flux traditionnels du chemin de fer, la sidérurgie, le charbon partaient. Il y a 20 ou 25 ans, chaque fois qu'une centrale à charbon fermait, on perdait un million de tonnes. C'est la réalité.

Dire qu'on peut ne pas être compétitif, je mets un bémol. Effectivement, on a eu une organisation de la production lourde et chère. Actuellement, on travaille à la rendre la plus compétitive possible et la plus fiable pour pouvoir répondre aux souhaits des clients. Quant au transport combiné, lorsque les établissements Fabre parlent de transport, il ne s'agit pas de wagons isolés mais de ferroutage, c'est-à-dire de camions qu'utilisaient la société Novatrans.

D'ailleurs, je n'ai pas trop compris qu'à deux reprises, on ait fait allusion à la SNCF qui ne voulait pas devenir le tractionnaire des transporteurs routiers. Je ne sais pas si cela a été la politique de la maison il y a quelques années. J'avoue que je ne l'ai pas entendu depuis longtemps et je suis un peu étonné. Je rappelle que Novatrans, qui est actuellement l'opérateur du transport rail/route majeur sur le transport continental, est une émanation à 70 % de la FNTR. On ne peut pas dire que ce soit la SNCF même si elle y participe pour sa part. On ne s'est jamais opposé au développement du transport et du ferroutage. Le problème est que les conditions économiques n'étaient pas réunies. On souhaite et on met en place actuellement une réorganisation des flux du transport combiné. Par essence, il faut un transport routier d'approche et le plus souvent un transport routier à la livraison. N'importe comment, il n'est pas compétitif sur les courtes distances.

Je vais donner simplement trois chiffres. L'activité du transport combiné de la SNCF en 2003 avait un chiffre d'affaires de 220 millions d'Euros et 140 millions de perte. Je veux bien qu'on continue à empiler les trains selon le mode de production en place. On a estimé que ce n'était pas la bonne solution. On a restreint et réorganisé l'offre. Le chiffre d'affaires attendu pour 2005 est d'environ 166 millions d'Euros. L'objectif dans le cadre de notre business plan de l'activité transport combiné est de 190 millions d'Euros en 2006 et 220 millions d'Euros – on peut retrouver le chiffre d'affaires initial – en 2007, mais par contre sans perte, en ayant retrouvé l'équilibre des comptes. C'est très clair dans la politique de la SNCF.

De plus, nos clients n'ont pas manqué de nous faire savoir qu'ils n'oublieront pas de faire appel à des concurrents s'ils les trouvent meilleurs que nous. Je pense que le transport ferroviaire en général a de l'avenir. C'est pourquoi il ne faut pas hésiter à le dégager et à prévoir les sillons nécessaires pour l'avenir. Juste pour la ligne Bordeaux-Toulouse, concernant l'un des axes majeurs que l'on vu, Méditerranée sur la vallée du Rhône, il sera complètement saturé dans un proche avenir sur la partie Montpellieraine de ce parcours. Le recours à la ligne Narbonne-Toulouse-Montauban et après par Limoges est essentiel pour le développement en particulier du transport combiné. On a besoin de ce recours et de trouver plus de sillons qu'il n'en existe actuellement.

Je ne sais pas si je réponds à tout le monde. Il faut bien voir que n'importe comment une activité, quelle qu'elle soit, peut se voir confier des missions de service public, mais c'est un autre débat. Pour l'instant, on parle en termes d'entreprise. L'activité fret de la SNCF perdait énormément d'argent, et en plus elle travaillait mal. Son objectif, et le plan se termine en 2006, est de retrouver son équilibre en termes comptables et également de retrouver la qualité, la fiabilité qu'attendent nos clients, y compris la compétitivité. C'est la note que je

voulais donner ce soir. On n'est pas dans un plan d'abandon, mais au contraire dans un plan de développement à terme de l'activité du transport de fret au sein de l'entreprise SNCF. Il est vrai que d'autres entreprises ferroviaires vont travailler sur le territoire national, certaines travaillent déjà dans l'est de la France. Sans doute que certaines viendront bientôt dans le sud-ouest.

Mme Françoise CITTONE, Association « Bioservice » :

Je fais partie de l'association Bioservice, qui se trouve en Sud Gironde. Quand j'ai su qu'il y avait un projet de LGV sur Bordeaux-Toulouse, je me suis intéressée à ce qui se passait à Toulouse. Je le savais déjà, car en étant à Langon, on avait déjà eu la voie à grands gabarits qui passait pour transporter les pièces de l'Airbus. Je me suis intéressée à la société EADS, qui n'est pas que la société Airbus mais elle fait aussi de l'armement. Je suis allée sur le site, et j'ai été un peu étonnée en regardant leur bilan. Je suis contente de vous rencontrer car je voulais vous demander pourquoi les bilans étaient en anglais.

M. THOMAS, Airbus :

Je vais parler pour Airbus, je ne suis pas le Président d'Airbus ni celui d'Airbus France, je représente le Président ce soir. La société Airbus couvre plus de 180 nationalités, le seul langage commun pratique que l'on ait trouvé est l'anglais. Nos amis anglais trouvent qu'on massacre leur langue.

Mme Françoise CITTONE, Association « Bioservice » :

Etant sur le territoire français, il est normal qu'on puisse comprendre les chiffres.

M. THOMAS, Airbus :

La société EADS est une société de droits hollandais.

Mme Françoise CITTONE, Association « Bioservice » :

Il n'empêche que vous êtes installés à Toulouse et à d'autres endroits, et c'est normal que les Français comprennent les comptes.

Dans la salle :

C'est hors sujet.

Mme François CITTONE, Association « Bioservice » :

En attendant, vous ne faites pas du développement durable en construisant des Airbus et des A380 qui vont transporter 800 personnes, en utilisant 325 000 litres de kérosène dans les soutes, soit 17 000 litres à l'heure.

Un autre problème est soulevé. Cette ligne serait construite et on gagnerait du temps, car entre 15 000 et 20 000 ingénieurs viendraient travailler dans l'aéronautique et dans tout Toulouse, car c'est en plein boom. Ce sont des jeunes ingénieurs cadres, qui vont venir de Paris. Ils pourront le faire en trois heures et abandonner aussi leur famille pendant la semaine. Socialement, ce n'est pas très bon pour la population.

On a toujours rencontré un problème de ferroutage. En instaurant la ligne à grande vitesse, vous ne le prenez pas en compte.

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Pour tous les orateurs à venir, je me permets de vous dire, si vous avez quelques idées, présentez-les de façon synthétique et rapide, cela passe plus que d'être trop long.

Mme Françoise CITTONE, Association « Bioservice » :

Vous avez raison, je n'ai pas trop l'habitude de prendre la parole en public, et cela m'est difficile. L'entreprise Fabre exporte ses fabrications. Je suppose qu'elle ne fait pas du ferroutage en Europe mais qu'elle les envoie par avion, car ce n'est pas très lourd. Vous êtes dans la croissance, et vous n'avez pas du tout à l'esprit le fait qu'il faut peut-être s'interroger sur nos modes d'existence et de fonctionnement avec toutes les productions. Compte tenu de ce que j'ai entendu entre la SNCF, RFF et les différentes demandes, j'ai l'impression que vous ne vous entendez pas. C'est de l'autisme, j'ai l'impression que vous n'avez jamais l'occasion de travailler ensemble ou que vous ne rencontrez pas. Vos propos sont étonnants.

M. Jacques BORDES, Elus municipal de Lartigue :

Excusez-moi de prendre la parole à nouveau. J'ai entendu des choses très intéressantes ce soir par tous les intervenants, que ce soit M. BROU, M. DOUCET, M. MALET ou M. PECHBERTY, excusez-moi si j'en oublie. J'ai entendu des choses extrêmement intéressantes. Je voulais d'abord vous dire qu'il serait totalement ridicule d'opposer les Girondins aux Toulousains. Il m'arrive souvent d'être extrêmement fier d'être Girondin quand j'entends notamment parler d'Airbus. Arrêtons les oppositions Gironde, Bordeaux, Toulouse, les Girondins contre les Toulousains.

Pour reprendre le fil de mon propos, j'ai entendu des choses extrêmement intéressantes, mais à la place de M. FAUCHER et M. REGNIER, je n'aurais certainement pas, pendant que ces gens s'exprimaient, affiché à votre place les sourires que vous avez affichés. Je n'ai entendu à l'égard de votre société, du moins celle que vous représentez, que des reproches. Tous ces gens ici présents n'ont qu'une envie : travailler, développer leur activité, avoir en face d'eux un service. Ils n'ont eu à formuler que des reproches à l'encontre de la SNCF qui ne répond pas aux exigences impératives de ces gens. Donc, ils auraient certainement l'intention de vous confier du fret. Mais vous êtes totalement incapables de leur assurer le service qu'ils sont en droit d'attendre, d'autant plus venant d'un établissement public. Donc, ils sont obligés de se reporter sur la route et ils savent très bien qu'à très brève échéance il y aura saturation totale, et ils vous l'ont dit. C'est un constat de ce qui se passe aujourd'hui, et c'est gravissime. Cela devrait vous éviter de sourire, soit !

Il n'en demeure pas moins que le thème de la réunion ce soir, et je ne regrette certainement pas d'être venu, est donc la LGV Bordeaux-Toulouse, et gros thème, dont j'ai dit au début de

mon propos que c'était un alibi : le fret. Je confirme, à la sortie de cette réunion, que c'est encore plus un alibi que ce que je pensais en y rentrant, puisque tous les acteurs qui sont ici présents vous ont dit, Messieurs, que vous étiez nuls, et que vous étiez incapables d'assurer le service qu'ils étaient en droit d'attendre. Or, dans les hypothèses et pour étayer votre LGV Bordeaux-Toulouse en site propre, dont le seul but est de transporter rapidement des passagers, et on le comprend très bien, Messieurs les Toulousains – on est tout à fait d'accord pour que vous soyez à Paris en 3 H, il n'y a aucun problème et ni opposition de ce côté-là –, vous établissez et vous étayez votre argumentation sur le développement du fret.

Comment allez-vous faire ? Alors que RFF est déficitaire de 27 milliards d'Euros en 2004. Vous avez donc des finances absolument catastrophiques et la SNCF aussi. Avant d'être limogé, M. DUPORT a confié à M. RIVIER un audit de l'état du réseau ferré en France et qui conclut à la nécessité absolue de trouver 15,5 milliards d'Euros jusqu'en 2015 pour entretenir le réseau et le remettre à niveau, alors que les budgets prévisionnels ont prévu 10 milliards d'Euros, et qu'il manque 5,5 milliards d'Euros pour seulement entretenir le réseau ferroviaire, chose que vous n'avez pas faite jusqu'à maintenant. Est-ce cela qui a amené M. DUPORT à être débarqué ? C'est possible ou ce sont peut-être d'autres raisons. Toujours est-il que vous semblez avoir des projets gargantuesques avec nos deniers, car c'est nous tous qui allons payer. Vous êtes déjà dans un état financier absolument catastrophique. Vous pleurez derrière des crédits que vous savez très bien que vous n'aurez pas. Vous n'hésitez pas à engager des projets absolument pharaoniques : 3 milliards d'Euros pour la LGV Bordeaux-Toulouse.

On ne peut pas mettre un terme au développement de notre région. Il n'empêche que l'Etat français est endetté d'une façon absolument catastrophique. On ne parle pas du tout d'économie, mais on continue de s'embarquer dans des projets grandioses, à l'époque où l'on peut imaginer malheureusement que l'Europe risque de vivre une période de récession. Je trouve derrière tout cela beaucoup d'insouciance pour ne pas dire d'inconscience.

Mme Denise CASSOU, Présidente de l'Association « Landes Environnement Attitude » :

Je suis allée dans le hall et j'ai vu les affiches faites par RFF. Par rapport à ce que j'ai lu, entendu et ce que l'on a analysé. M. FAUCHER, je trouve que ce projet est très bien habillé, mais l'habit ne fait pas le moine en ce qui concerne ce projet.

Je vais reprendre certains points. La question du fret a été largement débattue. Elle est soumise à du conditionnel. Effectivement, on va construire une LGV car peut-être on pourra développer le fret. Je vous donne un exemple. A Langon, une grande surface « Intermarché », il y a une dizaine d'années, une grande partie de son approvisionnement s'effectuait par le train. Maintenant, c'est essentiellement par camions. Ce n'est pas leur choix, ils ne peuvent plus avoir leur approvisionnement par le train, ce n'est pas possible. C'est la SNCF qui s'est désengagée, mais pas eux.

J'entends que la SNCF va s'y remettre. On est drôlement content, première nouvelle. On a lu récemment dans le journal que sur la ligne Bordeaux-Irun, où il y aurait nécessité pour faire du ferroutage, les tunnels ne sont pas aux normes. C'est très cher et cela va prendre au moins 10 ans avant d'avoir les financements et de faire les travaux. Expliquez-moi, ne vaudrait-il pas mieux avec cet argent que l'on a du mal à trouver le consacrer à aménager les lignes pour y faire du fret au lieu de faire tous ces projets ? Jusqu'à présent, on a surtout vu du désengagement et après on pourra envisager comment gérer si le fret se développe, si les lignes sont mises aux normes, si cela permet de faire passer réellement du fret, alors rediscutons-en. Mais, on n'en est pas là, loin de là.

J'ai vu sur les panneaux « développement équilibré des territoires », je vous ai déjà exprimé en quoi la Gironde pensait que ce n'était pas un développement équilibré des territoires, mais alors pas du tout. Développement économique : pas du tout, en ce qui nous concerne. Amélioration de la qualité de la vie : pas du tout non plus. Cela va provoquer pour nous une dégradation économique et un enclavement. Développement équilibré des territoires, si moi qui habite à 50 km de Bordeaux, je veux aller voir des amis qui habitent à 50 km de Toulouse, je ne pense pas que la LGV me permettra d'aller plus vite. Ce qui serait plus intéressant pour moi, c'est qu'il y ait des arrêts fréquents à Langon, et que depuis Toulouse ensuite, je puisse prendre un train jusqu'à chez ces amis, la ligne existe, mais il n'y a pas de train ou très peu qui circulent. Développement équilibré des territoires : non, on privilégie les grandes métropoles.

Un autre point : une très jolie présentation a été faite concernant les parts de marché. RFF dit que des parts de marché seront prises à la route et au transport aérien. C'est fait avec des pourcentages. Grâce à cette LGV, on se dit qu'il y aurait plus de trains et moins de voitures et d'avions. Mais pas du tout, en fait, RFF s'inscrit dans une augmentation globale des déplacements en pensant augmenter davantage la part que prendra le train, mais pendant ce temps les voitures continuent à augmenter et les transports aériens aussi. Certains pensent éviter ainsi un second aéroport à Toulouse. Pas forcément, car ils se basent sur des chiffres. Là aussi, on peut contester ces évaluations et ces augmentations de trafic. Elles sont basées sur un baril de pétrole à 35 €. Actuellement, on sait à quel prix il est. Ces prévisions sont contestées par la Cour des Comptes. Là aussi, il y a beaucoup à dire. En pourcentage : oui ; en valeur absolue : pas de diminution de trafic de la route, pas de diminution de l'aérien. C'est écrit dans le dossier du maître d'ouvrage.

Ensuite, RFF dit qu'il s'inscrit dans le développement durable.

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Vous devriez apprendre à vos élèves qu'un long discours...

Mme Denise CASSOU, Présidente de l'Association « Landes Environnement Attitude » :

Seriez-vous machiste, Monsieur, car vous n'avez jamais coupé à un seul homme ?

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Non, ne le prenez pas ainsi. Ecoutez-moi un instant, posez votre question et on répond ; c'est le débat.

Mme Denise CASSOU, Présidente de l'Association « Landes Environnement Attitude » :

Il y a d'autres interventions que la mienne qui étaient longues. Je trouve étonnant qu'à chaque fois vous me coupiez la parole.

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Non, je vous l'ai redonnée.

Mme Denise CASSOU, Présidente de l'Association « Landes Environnement Attitude » :

Vous venez de me la couper. J'aimerais terminer sans que vous me coupiez la parole. J'ai quasiment terminé.

Un autre point sur lequel RFF a un projet très bien habillé, c'est ce qui concerne le développement durable : ce n'est pas traverser des zones naturelles, ni de traverser un parc, ni de traverser des zones Natura 2000, qui est d'une grande importance. Le développement durable, ce n'est pas de chercher à augmenter les déplacements, ni de chercher à tout prix à augmenter la vitesse avec ce que cela entraîne comme consommation d'énergie supplémentaire. Ce n'est pas non plus construire une nouvelle voie, avec tout ce que cela va entraîner comme chantier, avec des camions. On parlait des effets au niveau climatique. Avez-vous déjà vu en quoi consistait un chantier pour une LGV ? Cela veut dire aussi énormément de gravières, car il faudra du granulats. Donc, des trous un peu partout, du transport de matériaux. C'est un projet qui est très mensonger, même s'il est très bien habillé. Ce n'est absolument pas du développement durable.
(Applaudissements).

M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet RFF :

Je vais essayer de répondre à l'ensemble des questions posées, et notamment la première qui est un reproche qui nous est fait de prendre le prétexte de développement du fret pour justifier le projet. Je demande que vous m'indiquiez précisément dans le dossier support ce qui vous permet d'avoir cette affirmation. Je donne deux indications à propos du fret, nous indiquons effectivement que la création d'une ligne nouvelle va permettre, en libérant de la capacité sur la ligne actuelle, d'y développer les services de TER selon le souhait des autorités organisatrices des transports régionaux de voyageurs. C'est un élément factuel, car nous travaillons avec eux, indépendamment de la LGV sur cette problématique et nous avons des chiffres. Nous avons dit que cette capacité supplémentaire créerait les conditions de développement de fret ferroviaire. Cela crée les conditions favorables au développement du fret ferroviaire.

Nous ne sommes pas opérateurs, nous offrons une infrastructure. Nous n'exploitons pas les services de transport, de fret ferroviaire. Nous sommes dans des perspectives d'évolution d'une part des offres de la SNCF et d'autre part de l'arrivée de nouveaux entrants. Nous ne préjugeons pas de ce qui va se passer sur ce thème. Donc, il n'y a pas de propos permettant de dire que nous justifions le projet sur la base des éléments du développement du fret.

L'élément le plus fort qui appuie ce propos est que nous avons fait une évaluation dite socio-économique du projet, c'est-à-dire que l'on met en avant l'ensemble du bilan des acteurs économiques et de la société par rapport à ce projet. Nous n'avons, au titre des bénéfices à attendre, valorisé que les seuls trafics de voyageurs à grande distance. Nous n'avons pas pris l'hypothèse d'une tonne de fret supplémentaire pour justifier ce projet au plan économique. C'est un premier élément et je pense qu'il est nécessaire de le préciser.

Le second élément est la situation difficile dans laquelle se trouve RFF au plan financier. Peut-être voulez-vous nous faire ressentir un sentiment de culpabilité par rapport à cette

situation. Elle est née d'une situation assez ancienne, dans laquelle la SNCF, qui était l'unique système ferroviaire, assurait à la fois les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure et d'exploitant des services ferroviaires de transport et a été conduite à assurer seule pratiquement financièrement le développement d'un certain nombre de projets pour le compte de l'Etat et de la collectivité. C'est arrivé à une situation dans laquelle on comptabilisait en 1997 une dette du système ferroviaire qui était de 200 milliards de Francs. Dans les perspectives d'un fonctionnement commercial normal de l'activité, elle ne permet pas d'envisager que les recettes futures de tous les trafics que l'on peut imaginer permettent de la résorber un jour.

La réforme a créé RFF, établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, à qui a été apporté en pleine propriété le réseau ferré national, dans l'état où il se trouvait, et qui a eu la charge en contrepartie d'assurer la gestion de la dette, héritée de ces investissements en infrastructure. L'objectif assigné à RFF à cette époque, et que le Président MARTINAT a défendu, était d'assurer la stabilisation de la dette, ce qui a été fait. Le second élément est que cela a créé cette situation pour continuer à développer l'infrastructure ferroviaire, un principe nouveau depuis 1997, au moins à l'échelle où il s'est produit, les investissements ferroviaires devaient être cofinancés. RFF n'apporte plus, en financement des infrastructures, que la part qui lui permet de conserver l'équilibre de son compte. Là encore, je reviens sur des propos qu'on avait entendus ici et là en réunions en matière de profit et autres, on est simplement à l'équilibre du compte. On ne fait pas de l'argent et des profits avec ces opérations. Les calculs montrent que ces investissements et cette part d'investissements s'inscrivent dans une fourchette de 10 à 20 % du montant des opérations. Le reste est apporté par l'Etat qui s'est doté d'un instrument qui s'appelle « l'agence de financement des infrastructures en France ». Le complément est apporté, dans les projets qui peuvent en être bénéficiaires, par de fonds européens et également par les autres projets des fonds de collectivité.

Nous n'avons jamais prétendu le contraire, nous n'avons pas aujourd'hui de piste en matière de financement des infrastructures faisant que l'on pense pouvoir faire sans des apports de collectivité. Je disais tout à l'heure que nous avons un bilan socio-économique du projet. Il met pour la collectivité, au regard de l'investissement qu'elle va réaliser, les intérêts qu'elle y retrouve.

(Protestations dans la salle).

Madame, je réponds aux questions posées. Nous avons déjà eu cette situation assez détestable lors d'autres réunions où RFF n'a pas eu le droit à la parole, ce qui ne s'appelle pas un débat. Donc, je vous prie de me laisser terminer.

(Protestations de Mme CASSOU).

M. CHARBONNEAU, Universitaire bordelais :

Notre présence ici a été peut-être vécue comme inopportune par certains, mais on a largement contribué à animer ce débat public qui n'a de sens que quand il est contradictoire. De ce point de vue, concernant la procédure, et je parlerai en tant que juriste, spécialiste de ces questions, je pense qu'il faudrait davantage d'équilibre dans la composition de la tribune. Ce serait bien qu'il y ait des opposants aussi à la tribune, ceux qui ne sont pas d'accord avec le projet du maître d'ouvrage. Cela me semblerait beaucoup plus satisfaisant et plus juste. Il y aurait peut-être moins d'agressivité dans la salle. Je vous le dis sans agressivité !

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

A titre personnel, je trouve productif que vous soyez venus. On entend les points de vue, mais c'est bon que ceux-ci s'entrechoquent. Je trouve cela positif.

M. CHARBONNEAU, Universitaire bordelais :

On est tout à fait d'accord.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Je voudrais répondre en deux mots au Professeur. Dans toutes les réunions que nous organisons, on ne cherche pas systématiquement à avoir des opposants ou des favorables. On choisit en fonction de certaines compétences et de certains postes. Par exemple, vous étiez à une réunion à Langon où SEPANSO était à la tribune et a pu largement s'exprimer. Le Directeur du parc régional, qui était un opposant, était également à la tribune et a pu largement s'exprimer.

M. CHARBONNEAU, Universitaire bordelais :

Je vais plaider pour l'université, dont je suis un représentant. Je voudrais souligner que dans la composition des tables rondes, il y ait des universitaires qui travaillent sur certains dossiers et qui ont fait des recherches, et qui sont complètement indépendants d'intérêt économique. Cela me semble être quelque chose de positif. Il ne faut pas toujours qu'il y ait des acteurs économiques, mais aussi des observateurs.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Vous êtes bien d'accord pour dire que le secteur économique des entreprises doit être consulté et donner son avis.

M. CHARBONNEAU, Universitaire bordelais :

Je n'ai jamais dit le contraire. Des professionnels interviennent à l'université, on ne leur interdit pas. Par contre, il faut qu'il y ait un certain pluralisme. Enfin, je vous remercie encore une fois.

M. Didier GODEFROY, Cheminot, militant de la CGT :

Je trouve un peu décalée la tenue de cette table ronde dans le débat en général, mais surtout la présentation faite. On était beaucoup plus sur un débat de société, notamment concernant le transport en général et de son coût, plutôt que sur un débat qui allait alimenter la pertinence ou non d'une ligne TGV entre Bordeaux et Toulouse.

J'ai entendu aussi un très grand procès fait à la SNCF. Je voudrais être relativement clair, je ne défends pas la stratégie de la SNCF, au contraire avec de nombreux cheminots, je la combats. Par contre, le procès fait contre la SNCF visait beaucoup ce qui la font tous les jours

avec de grandes difficultés, et il faudrait apporter quelques précisions. Ce n'est certainement pas le lieu, mais je trouve terriblement décalé cette table ronde, et cette partie par rapport au débat qui devait être alimenté sur la pertinence de la ligne.

En parlant de développement durable, je souris car je trouve que c'est un mot devenu à la mode. Notamment quand on regarde la stratégie imposée à la SNCF faisant que, de plus en plus, elle est incapable de répondre aux besoins de transport dans la société. Je ne parle pas du fret. Un chiffre, si le plan Verron arrive à son terme, ce sera 600 000 camions supplémentaires sur les routes. Derrière, que l'on veuille nous parler de développement durable, notamment les premiers intervenants de la première table ronde, je suis un peu choqué comme certainement un grand nombre de personnes averties sur la question du transport. Je pense que ce thème est devenu à la mode et est porteur, qu'il faut alimenter dans de nombreux documents et de nombreux discours, mais je pense que les faits sont totalement contraires.

On est donc sur un débat de société sur le coût du transport, et j'aimerais bien qu'il soit abordé, et ce n'est certainement pas ici qu'on va le régler. Si l'on regarde le véritable coût du transport, je pense que les transports faits par la route devraient être à un autre prix que ceux qui sont pratiqués aujourd'hui. C'est une réalité, car c'est la société qui subit les principaux coûts du transport qui bénéficient seulement à quelques-uns. C'est pourquoi le débat, tel qu'il a été engagé, au début de la table ronde me semble totalement décalé par rapport à l'objet de la soirée. J'ai entendu parler de concurrence entre les modes de transport, mais celle-ci est totalement pipée, car il y a la société qui subit le coût de l'explosion absolument anarchique du transport routier. Par contre, certains en tirent les plus grands profits. Dès que l'on regarde un coût plus réel, effectivement le transport ferroviaire devient plus difficilement compétitif.

Par contre, on peut trouver une source de compétitivité quand on regarde l'ouverture à la concurrence. J'ai noté dans l'intervention de M. LABATUT que dans ces règles de concurrence, si on les développe pour certains secteurs, on peut trouver peut-être une source de profit supplémentaire, M. le représentant de l'entreprise Malet, par contre M. LABATUT en subit de gros dégâts. Aujourd'hui, avec l'ouverture totale à la concurrence dans le transport routier, on se rend compte que des pauvres salariés exploités d'autres pays peuvent transporter des marchandises à un coût largement inférieur que les salariés français. Malheureusement, les entreprises françaises sont en train de mourir. Il ne faut pas non plus dénoncer ces règles de la concurrence. Parmi les premiers intervenants de la table ronde, un grand nombre soutient, ou du moins ils sont bien contents, que certaines règles européennes soient votées par des gens qui par ailleurs les soutiennent. C'était un point intéressant à soulever.

Pour revenir à l'état de la SNCF, je vais faire un retour arrière très bref. Je suis à la SNCF depuis 30 ans et j'ai vu 7 km de lignes nouvelles créées sur la région Midi-Pyrénées. Si l'on avait aujourd'hui le même réseau routier que l'on avait il y a 30 ans, je ne pense pas que beaucoup de camions pourraient circuler sur les routes. Il faudrait, on en est convaincu, et c'est l'objet des batailles des cheminots, et pas seulement, une réorientation véritable des transports vers des modes beaucoup plus économiques pour la société. D'ailleurs, les syndicats CGT de cheminots donneront une contribution dès demain sur le débat pour lequel on est là ce soir. Il faut aussi donner des moyens à la SNCF de se développer. On se rend compte que tout ce que fait aujourd'hui le Gouvernement pour tous les services publics et notamment pour la SNCF consiste à les asphyxier financièrement, pour faire la démonstration qu'on est incapable de répondre aux besoins de la société. C'est aussi une forme relativement perverse pour faire le lit de la concurrence. On a entendu parmi les clients de la SNCF, expression que l'on utilise en fret comme on est une entreprise de service public, on

pense que ce sont des usagers, que l'on fait bien le lit à la concurrence. Les cheminots, quand ils mènent leur bataille contre la concurrence, savent bien qui ils visent.

Je voudrais faire un petit retour sur la dette de la SNCF. Le représentant de RFF a fait un petit historique. Effectivement, la SNCF à un moment donné a joué le rôle qu'aurait dû jouer l'Etat. Je vais faire un petit comparatif, si les transporteurs routiers avaient dû financer le réseau autoroutier français, on serait encore avec des chemins de campagne de l'avant-dernier siècle. Il faut être lucide. J'ai trouvé que l'accusation portée contre le manque d'efficacité de la SNCF doit être regardée avec une très grande objectivité. La SNCF n'est pas dans l'incapacité de transporter, on la met dans cet état. Les orientations menées aujourd'hui sont extrêmement dangereuses. Je suis tout à fait optimiste. J'espère que les luttes des populations avec les cheminots vont permettre d'inverser ces choix.

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Je pense que l'on va arrêter là, je n'ai pas eu d'autres demandes de parole. Avant de donner le micro au Président qui va conclure, je voulais remercier les gens de la table ronde qui ont répondu à ce que nous avons demandé. Il fallait bien une confrontation entre les usagers du fret, thématique de la soirée, entre les besoins et les services. Je conviens qu'elle a été un peu rude, mais c'est la règle du débat public. A moins que ces Messieurs n'aient un mot à ajouter.

M. Michel AZIMON, Groupe Malet :

Je voudrais juste répondre à ce qui vient d'être dit depuis un certain temps, notamment par rapport au transport Malet et au fait que c'est une bonne niche. Si c'était vrai, je ne comprends pas pourquoi le représentant commercial vient me voir tous les ans pour me demander deux ou trois fois la valeur de l'inflation en augmentation de prix. Tout à l'heure, vous avez dit à M. LABATUT qu'il faudra peut-être payer, mais il faudra peut-être travailler aussi.

(Protestations dans la salle).

Puisque c'est une niche et que je les paie trop cher, ne me faites pas de reproches là-dessus !

M. CHARBONNEAU, Universitaire bordelais :

Si vous payez moins cher, vous le ferez quitte à avoir des discours de citoyenneté après ! L'argent que vous ne remettez pas dans l'entreprise publique SNCF sera autant de moins qu'elle aura pour desservir l'établissement de votre collègue s'il en a besoin.

M. Michel AZIMON, Groupe Malet :

On est une entreprise privée et pas une mutuelle.

M. DOUCET, Groupe Pierre Fabre :

Je voudrais revenir sur ce point de citoyenneté pour l'entreprise que je représente. Le choix des Laboratoires Fabre a été un choix d'entreprise locale et régionale. Elle est passée par une décision forte de ne pas venir sur des métropoles, notamment métropole toulousaine où l'on a des installations, mais le cœur de l'entreprise est volontairement positionné à différents endroits.

Vous avez mentionné à juste titre des choix effectués par l'entreprise, qui nous sont préjudiciables, comme l'abandon prévu de la ligne St Sulpice Mazamet, car vous y faisiez référence tout à l'heure. Sur cette ligne, à notre demande, des stations ont été créées, car nous avons souhaité pouvoir développer les modes alternatifs pour pouvoir transporter en l'occurrence notre personnel. Sur cette zone, nous n'avons pas de site de production, qui est à Soual.

Avant de revenir au deuxième volet, et malheureusement l'intervenante est partie, aujourd'hui nous utilisons dans nos expéditions moins de 1 % de nos tonnages par fret aérien. Il en sera de même demain et après-demain, car quand on transporte des anti-cancéreux soumis à des destinations lointaines et à des réglementations notamment de froid (- 2, + 8°), malgré les emballages adéquats que nous pouvons utiliser, nous continuerons demain à utiliser du fret aérien. Cela fait partie de la problématique des médicaments.

Concernant l'activité de ferroutage, M. DUCRET a bien ajusté le propos. Notre entreprise n'utilise pas de wagon isolé, nous n'avons pas les volumes pour le faire, ni l'adéquation par rapport à cette possibilité. Pour nous, l'important est le développement du ferroutage. C'est un couplage entre le transport routier et le transport ferroviaire. Cette partie, pour l'entreprise et le type d'entreprise que je représente, est vraiment un axe important. En termes de développement au sens large, qu'il soit durable ou autre, c'est vraiment quelque chose qu'il faut travailler dans le temps.

Pour venir au deuxième volet sur la LGV, deux éléments sont à aborder, et ils sont tout à fait dissociables : le fret et le passager. Le fait qu'ils soient dissociables n'empêche pas qu'ils ne sont pas incompatibles. On peut tout à fait envisager une compatibilité entre les deux. Par rapport à ce qui a été dit sur l'aspect services au niveau du fret, il n'a rien à voir avec la qualité des gens qui font le service au quotidien. C'est important de le rappeler. Les gens sont tout à fait respectables et chacun fait de son mieux au quotidien pour pouvoir assurer le service, mais l'offre aujourd'hui est inadaptée dans son contexte, dans sa composition par rapport à ce que nous pouvons attendre. Le point est là. Il ne s'agit pas d'attaquer les gens, mais au contraire de voir les possibilités d'amélioration. Je crois qu'il existe réellement des opportunités dans un contexte concurrentiel ou pas. A un moment donné, il y a une réalité économique qu'il faut, en tant qu'entrepreneur, pouvoir évaluer. C'est tout ce que je voulais mentionner.

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Merci, je donne la parole au Président pour les conclusions.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

J'ai quelques scrupules à prendre la parole, mais ce sera très bref pour remercier tous ceux qui sont intervenus ce soir, tous ceux qui sont restés jusqu'à une heure aussi avancée. Nous ne tirons jamais de conclusion, ce n'est pas notre rôle, mais quelques petites précisions.

Y aura-t-il un compte rendu de cette réunion ? Non, mais sous quinzaine, comme pour toutes les réunions publiques, sur le site Internet de la Commission Particulière de Débat Public, on trouve l'intégralité des interventions des conférenciers et des intervenants dans la salle.

Concernant la nature de ce type de réunions, c'est l'application de la loi sur la démocratie de proximité, c'est-à-dire un débat où la démocratie participative a pendant quatre ou cinq mois la possibilité de s'exprimer. Tout le monde peut émettre son opinion, sans attaque personnelle ou sans propos déplacé. Dans l'ensemble, cela a été le cas. Tout le monde a le droit de s'exprimer, et tous les avis sont respectables, c'est la démocratie participative. Bien sûr à l'issue de ce débat, les décisions appartiennent à la démocratie représentative (Etat, collectivités territoriales).

La suite est très simple. Nous aurons une dernière réunion dite de synthèse à Toulouse au centre des Congrès Pierre Baudis le 16 novembre à 19 heures. Au cours de cette réunion, la Commission Particulière fera état de tout ce qu'elle a perçu au cours de l'ensemble du débat, à la fois dans les réunions publiques et à travers les nombreuses contributions qui ont été reçues. Nous baliserons les points les plus importants, les plus chauds, les plus rémanents de l'ensemble de ces interventions. Nous demanderons au maître d'ouvrage sur ces points d'apporter une ultime réponse et au public de s'exprimer une dernière fois. A l'issue du débat, fin novembre, nous aurons deux mois pour faire le compte rendu de la réunion. Le Président de la Commission Nationale dans le même temps fera le bilan du débat. Tout cela nous amènera mi-janvier et mettra le point de départ à un délai de trois mois, au bout duquel obligatoirement le maître d'ouvrage, RFF, indiquera publiquement la suite donnée au débat. J'indique que notre compte rendu et le bilan seront des documents publics, ils seront sur Internet et largement diffusés.

Voilà ce que je souhaitais dire à l'issue de cette réunion, qui a été très enrichissante. Beaucoup de choses ont été notées, et nous tâcherons d'en tenir le plus grand compte. En vous remerciant infiniment pour votre patience.