

Avignon, le lundi 27 mars 2006

Dominique PERBEN,
Ministre des Transports, de l'Équipement,
du Tourisme et de la Mer

Lancement du débat public sur la problématique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer



cabinet
du ministre

Di

S

C

O

...

Mesdames et messieurs les élus,
Monsieur le président de la Commission particulière du débat public,
Mesdames et messieurs,

- Permettez-moi, Monsieur le Président, de vous remercier de m'avoir permis, avec ma collègue Nelly Olin, d'ouvrir ce débat public sur les transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien : il est rare en effet qu'un ministre puisse s'exprimer sur un sujet qui cumule une telle richesse historique.
- Le Rhône et l'arc méditerranéen ont toujours constitué des voies de passage pour les hommes, en reliant, soit le Nord de l'Europe avec le monde méditerranéen, soit l'Espagne à l'Italie.
- Dans ce Palais, dans cette salle du Conclave du Roi Jean le Bon, de l'Empereur Charles IV, de Pierre IV, Roi d'Aragon qui nous accueille aujourd'hui, nous devons nous rappeler qu'Avignon, ancienne Cité des Papes, a été le Centre de la Chrétienté.

Et que toute cette région a été également un axe essentiel de passage pour les peuples et les empires qui ont précédé l'existence de notre nation :

- Avec les Phocéens, qui s'installent à Marseille, qui fondent à Agde à l'embouchure de l'Hérault et qui remontent le Rhône.
- Avec Hannibal qui, avec ses éléphants, en 218 avant Jésus Christ, traverse les Pyrénées, puis les Alpes.

Seul le prononcé fait foi

- Avec les Romains, qui empruntent la voie Agrippa le long du Rhône : à cette époque, c'était essentiellement, et il faudra s'en souvenir tout au long de votre débat, par le fleuve que s'effectuaient les échanges avec le Nord.
- Avec les Romains encore, qui choisissent Narbonne comme capitale de l'une des plus riches provinces de l'empire romain, la Provincia : ses limites allaient à l'Est jusqu'à la frontière italienne, au Nord jusqu'à Vienne, à l'Ouest jusqu'à Toulouse, et au Sud jusqu'à l'Espagne.
- L'exercice qui nous est proposé aujourd'hui, à travers ce débat, consiste non plus à se plonger dans notre riche passé, mais à se projeter au contraire dans l'avenir. A imaginer tout d'abord ce que sera notre territoire dans vingt ans, puis ce que devront être les transports à cet horizon.
- La Commission nationale du débat public évoque parfois cet exercice comme, je cite, « un processus de compréhension mutuelle et d'intelligence collective susceptible d'éclairer le décideur. Le débat public doit être conçu comme un cheminement en commun, comme une démarche critique et contributive à la fois ».
- Jamais, ce terme « d'intelligence collective » ne m'est apparu aussi approprié à un débat public : nous pouvons en effet poser les termes de la problématique des transports à cet horizon, mais nous sommes loin de connaître toutes les solutions. D'autant que nous devons intégrer dans notre réflexion, chère collègue, le changement climatique, la hausse tendancielle du prix du pétrole ainsi que, de manière générale, les évolutions possibles des prix de l'énergie.
- Lors du CIADT du 18 décembre 2003, le Gouvernement a défini une politique ambitieuse de transport pour les vingt prochaines années. Cette politique, dont le financement s'appuie sur l'Agence pour le financement des infrastructures de transport de France, vise :
 - d'une part, à doter d'ici à 2025 la France d'un réseau de transports performant. Il devra répondre à la demande croissante de transports, permettre d'ancrer le positionnement de la France, véritable plaque tournante, dans une Europe s'élargissant vers l'Est,
 - et d'autre part, à opérer un rééquilibrage des différents modes de transports. Il est nécessaire de favoriser le développement de chacun d'entre eux dans leur domaine de pertinence économique et d'efficacité écologique.
- Cependant, devant la problématique particulière des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, le Gouvernement, lors de ce CIADT, a demandé la tenue d'un débat public : la vallée du Rhône et l'arc languedocien constituent en effet un des axes majeurs de transport routier, ferroviaire et fluvial en France. Leur bon fonctionnement est une condition nécessaire au développement de l'économie régionale et nationale. Ce sont également des territoires où la géographie a concentré, dans une bande étroite, de nombreuses activités humaines. La rareté de l'espace est donc, pour ses habitants, une réalité quotidienne.

- J'attends, Monsieur le Président, de ce débat, de votre débat, qu'il puisse nous éclairer, grâce à toute l'intelligence que vous saurez recueillir dans les trente cinq réunions que vous avez programmées, notamment sur trois points :
 - 1) le fonctionnement actuel et futur du système de transport dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, en termes de qualité de service et d'impact environnemental ;
 - 2) les mesures envisageables, pour respecter notre stratégie nationale du développement durable et des objectifs de réduction des émissions des gaz à effet de serre. Elles doivent améliorer les transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, favoriser le report modal, et offrir une meilleure qualité de service aux clients des différents modes de transports ;
 - 3) l'acceptation de ces différentes mesures au niveau local.

- Ces réponses permettront au Gouvernement d'orienter les études et les partenariats que l'État devra entreprendre. Anticiper, c'est éviter la situation problématique que les prévisionnistes nous prédisent si nous ne faisons rien pour les transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien.
- L'horizon de 20 ans fixé pour les éventuels aménagements qu'aurait à réaliser l'Etat maître d'ouvrage peut sembler lointain. Mais il est, au contraire, terriblement proche. Plus nous éclairons les décisions dans une large concertation, plus nous avons de chance de mieux en cerner les enjeux. Ce dont je suis certain, c'est que, grâce au débat public, nous aurons fait le maximum pour préparer, puis prendre ensuite les bonnes décisions.
- Il me semble important de préciser un élément : si de nouvelles infrastructures de grande ampleur s'avéraient nécessaires, à l'issue de ce débat, l'État organiserait pour chacune d'entre elles un nouveau débat public. Le débat qui s'ouvre n'est donc pas celui de tel ou tel projet. Il s'inscrit dans une problématique plus générale. J'y reviendrai.
- Permettez-moi maintenant de revenir, à partir de deux éclairages, sur cette problématique particulière des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien. Ce territoire constitue une artère vitale pour notre économie :

- Tout d'abord, les perspectives de l'évolution de la mobilité d'ici à 2025 : sur les vingt dernières années, le trafic automobile a quasiment doublé sur l'autoroute A7. Il a été multiplié par 2,5 sur l'autoroute A9. Les perspectives 2025 publiées par mon ministère, à la fin de 2004 montrent que cette croissance devrait, certes, se ralentir, mais rester très importante : la demande de transports et de marchandises devrait croître en effet de 50 % dans les 20 prochaines années. Nous retrouvons là un constat commun à tous les pays développés : notre mobilité ne cesse de s'accroître, même si sa progression n'est pas rectiligne. Le développement économique reste synonyme d'une progression des transports routiers, des déplacements d'affaires et de loisirs. À elle seule, cette projection nous conduit à devoir débattre du devenir de notre système de transport.

- deuxième éclairage, notre volonté de respecter les engagements du protocole de Kyoto, et de nous inscrire dans la perspective d'une réduction par quatre des émissions des gaz à effet de serre. Le secteur des transports représente aujourd'hui près du tiers des émissions de gaz à effet de serre de la France. Le respect de nos engagements internationaux ne peut donc se concevoir sans agir dans ce domaine. Il faut donc :
 - miser sur la technologie, en développant des technologies de motorisation propres et économes,
 - utiliser des carburants alternatifs, comme les biocarburants,
 - réexaminer nos comportements, de consommateurs par exemple,
 - mais aussi, organiser nos transports de telle manière que chacun d'entre eux se développe dans son domaine de pertinence, c'est-à-dire là où il est économiquement viable et écologiquement efficace.
- Ce mercredi, j'annoncerai au Conseil des ministres un certain nombre de mesures destinées à développer l'offre de transports dans les domaines ferroviaire, fluvial et maritime : elles devraient conduire à inverser la tendance, en améliorant leur attractivité. En particulier, nous avons lancé, avec ASF et la Caisse des Dépôts, mais également la SNCF, une autoroute ferroviaire entre Perpignan et Luxembourg qui devrait être mise en service en début d'année prochaine. Après l'expérimentation menée dans les Alpes, je souhaite que nous préparions un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires. Il pourra trouver dans la Vallée du Rhône une zone de développement tout à fait favorable.
- Cependant ne nous faisons pas d'illusion : compte tenu de son caractère difficilement remplaçable sur les faibles et moyennes distances, la route continuera à être le mode de transport dominant. Ainsi, pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre, le report modal n'est qu'une partie de la solution.

*

*

*

Mesdames, Messieurs,

- C'est la première fois en France qu'est organisé un débat public sur la politique des transports : je tiens à ce qu'il soit l'occasion d'une expression ouverte, constructive. Toutes les mesures réalistes qui peuvent être envisagées à moyen et long terme pour éviter la congestion de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien, sans nuire à l'économie ni à l'environnement de ces territoires, devront être étudiées.
- La présence de Nelly Olin, à mes côtés, montre combien le développement durable, dans ses aspects économiques, sociaux et environnementaux, doit être au coeur de nos réflexions.

- Je crois beaucoup à la vertu du débat public et au dialogue qu'ils instaurent. Aujourd'hui, le débat public, je sais que vous y reviendrez, Madame la Ministre, c'est un échange d'arguments, sans réserve et dans l'égalité, entre élus, collectivités territoriales, associations, acteurs économiques et sociaux, citoyens.
- Le rôle de la commission n'est pas celui de décider, de trancher, mais celui de présenter, de la manière la plus impartiale possible, les conclusions d'une discussion où chacun aura pu faire valoir ses arguments.
- Son objet n'est pas non plus d'approuver ou de s'opposer à tel ou tel maître d'ouvrage venu défendre son projet particulier. Son but, c'est de permettre à l'Etat, porteur de la politique nationale des transports et d'une stratégie nationale de développement durable, d'étayer sa réflexion sur l'un des corridors les plus fréquentés de France.
- La politique des transports est à la fois la conséquence et le moyen d'une politique équilibrée d'aménagement du territoire. Il est donc essentiel que l'ensemble des acteurs concernés fasse entendre son point de vue.
- L'État ne pourra pas seul arbitrer entre des impératifs également légitimes. C'est pourquoi je souhaite que les collectivités territoriales, directement responsables de l'aménagement de leur territoire et de leurs transports, contribuent à la réflexion, comme elles l'ont fait lors de la préparation du débat public.
- Je souhaite aussi que les acteurs socio-économiques de ces régions particulièrement dynamiques, et que les associations, qui réfléchissent à l'avenir de notre qualité de vie, contribuent activement à ce débat public.
- Enfin, j'entends que nos concitoyens en soient des acteurs majeurs, en exprimant librement leurs interrogations et leurs propositions. Je compte sur vous et votre commission, Monsieur le Président, pour les y associer étroitement
- À cet égard, Nelly Olin et moi-même, naturellement, n'interviendrons pas dans ce débat que nous avons provoqué et confié à la Commission Nationale du Débat Public. Il s'agit, je le rappelle, d'une autorité administrative indépendante. Les services de nos administrations sont à votre disposition, Monsieur le Président, pour apporter tous les éclairages et les éléments de réponses dont ils disposent.
- Permettez-moi enfin de souligner l'esprit d'ouverture et de dialogue dans lequel nous abordons ce débat. Il doit nous conduire à mieux percevoir l'intérêt général.
- Aucun levier d'action, qu'il s'agisse de l'amélioration de l'offre, de la gestion des trafics, du progrès technologique, ou de l'action sur la demande et les comportements, ne doit être écarté.
- Ainsi, Michel Badré, inspecteur général de l'environnement, et Jean-Didier Blanchet, ingénieur général des ponts et chaussées, qui représenteront l'Etat dans ce débat et qui pourront s'appuyer sur ses opérateurs, ainsi que sur les services déconcentrés de mon ministère et de celui de l'écologie et du développement durable, vous présenteront un certain nombre de mesures envisageables à moyen ou long terme. Classées en six familles, ce sont autant de pistes pour la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

*

*

- Puisse cette intelligence collective, propre au débat public, vous guider dans tous vos échanges et vous conduire au meilleur résultat possible, afin que nous puissions tous, demain, vivre, et donc nous déplacer dans un environnement équilibré et respectueux de la santé !