

Discours de Madame Nelly OLIN  
Ministre de l'Écologie et du Développement  
durable

Séance d'ouverture du débat public sur la politique  
des transports dans la vallée du Rhône et l'Arc  
languedocien

Lundi 27 mars 2006

Monsieur le Ministre (Dominique PERBEN) ;  
Monsieur le Président (Philippe MARZOLF,  
Président de la Commission particulière du débat  
public) ;  
Madame le Maire (Marie-Josée ROIG) ;  
Mesdames et Messieurs les Elus ;  
Mesdames et Messieurs,

Je suis très heureuse d'ouvrir, avec le ministre des transports, cette séance, qui marque le lancement du débat public sur la problématique des transports dans la vallée du Rhône et l'Arc languedocien.

Comme vous le savez, ce débat est organisé à la suite de la saisine conjointe de la Commission nationale du débat public par les ministres en charge de l'écologie et des transports.

Si l'intervention de la CNDP est obligatoire dans le cas de projets susceptibles d'avoir des impacts sur l'environnement, qui dépassent certains seuils techniques ou financiers prévus par le Code de l'environnement, rien, en l'espèce, n'obligeait les pouvoirs publics à solliciter la CNDP sur le thème des transports dans la vallée du Rhône et l'Arc languedocien.

Depuis que la CNDP a été érigée en autorité administrative indépendante, ce n'est que la deuxième fois qu'elle est saisie pour un débat portant sur des options générales d'aménagement, comme le permet l'article L.121-10 du code de l'environnement. C'est la première fois qu'une telle possibilité est explorée dans le domaine des transports.

Nous sommes donc face à un exercice dont les modalités restent pour une part inédites. Face à une question aussi complexe que celle des transports à l'échelle d'un territoire aussi vaste, que signifie la consultation du public ? De quel public s'agit-il, celui qui habite les zones concernées, qui y développe des activités économiques ? Celui qui les traverse de temps en temps ? Ou s'agit-il encore de l'ensemble de nos concitoyens qui sont, de près ou de loin, touchés par la façon dont s'opèrent les transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc languedocien ? Au-delà de l'identification de ce public, comment organiser le débat ? Comment toucher tous ceux qui sont potentiellement intéressés, tant les particuliers que les entreprises ? Comment structurer les thèmes à aborder, pour éviter de rester trop général et aller au fond des problèmes ?

C'est donc, pour la CNDP, une opération difficile. Et je tiens ici à la féliciter pour avoir relevé ce défi, et pour avoir pris les dispositions qui me paraissent être à la hauteur des enjeux.

Car en effet, c'est bien parce que nous sommes face à des questions cruciales pour notre avenir que nous avons décidé de susciter ce débat. Aussi, je souhaite préciser le type d'éclairages que nous en attendons, et vous présenter ma propre perception des enjeux en présence.

Les questions que posent les transports sur cet axe majeur ne sont pas simplement techniques. Les flux de transport en présence ont une dimension à la fois régionale, nationale, européenne, et internationale.

Certes, il faut examiner avec un maximum d'anticipation les questions de saturation routière, d'organisation des transports à l'intérieur du périmètre considéré. Mais il faut aussi s'assurer que cette évolution s'inscrit dans une perspective de développement durable : au delà de la dimension économique et sociale jouée ici par les transports, il importe de prendre en compte les préoccupations de long terme, et plus spécifiquement celles relatives à l'environnement.

Les questions qui viennent ici à l'esprit sont très larges : dans un monde où le développement économique est encore très lié à l'intensification des échanges, peut-on concentrer ces échanges sur ceux qui présentent un réel bénéfice pour la société ?

Peut-on répondre aux besoins des acteurs économiques d'aujourd'hui, sans entamer le bien-être des générations qui suivront, qui n'ont aucune raison de supporter le coût des dommages résultants de nos modes de production, de consommation, d'échanges ? La prise en compte de l'environnement est à cet égard centrale.

Aujourd'hui, cette prise en compte n'est pas seulement une option velléitaire. La Charte pour l'environnement, adoptée par le Parlement, le 28 février 2005, porte au niveau constitutionnel l'obligation, pour les politiques publiques, de concilier la protection de l'environnement, le développement économique et le progrès social.

Cette obligation s'applique naturellement aux politiques de transport, d'urbanisme, d'aménagement du territoire, qu'elles relèvent de l'Etat ou des collectivités territoriales.

L'idée sous-jacente est que le développement harmonieux de nos sociétés passe nécessairement par la préservation d'un patrimoine collectif qui fonde le cycle de la vie et la qualité de l'existence.

Un autre point fort de la Charte est le droit de toute personne, « *dans les conditions et limites définies par la loi, ... de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement* ».

Ce débat public, qui constitue un exercice exemplaire de démocratie participative, s'inscrit bien dans cette perspective.



La progression dans la connaissance des dommages potentiels liés aux transports donne la mesure des enjeux de préservation, et interpelle nos modes de déplacements ainsi que nos besoins de mobilité.

J'évoquerai tout d'abord, naturellement, la question du changement climatique. Comme le rappelle le dossier support du débat, les transports représentent, en France, près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre.

Dans le secteur routier tout particulièrement, ces émissions augmentent, en valeur absolue, ainsi qu'en proportion, par rapport aux autres secteurs.

Or, la France a pris des engagements internationaux, en ratifiant le protocole de KYOTO.

Au-delà de cette obligation, elle s'est inscrite dans une perspective de division par quatre de ses émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050.

Cet objectif figure dans la loi de programmation de l'énergie du 13 juillet 2005. Sa logique est la suivante : si l'on pose comme principe que, pour éviter une dérive climatique généralisée, il convient de diviser par deux, au niveau mondial, les émissions de gaz à effet de serre, alors il revient aux pays les plus riches, de diviser leurs propres émissions par quatre. Sans m'étendre ici davantage sur les conséquences potentielles des changements climatiques, je rappellerai simplement que, malgré leurs marges d'incertitude, les résultats scientifiques sont désormais assez avancés pour affirmer que la limitation des gaz à effet de serre doit être un combat de tous les pays.

La politique des transports doit prendre en compte cet enjeu, et je sais que cette question aura toute sa place dans vos discussions.

La recherche d'un mode de développement durable, privilégiant, sur le long terme, la qualité de la vie dans notre société, suppose de maîtriser d'autres impacts environnementaux des transports, bien connus, pour certains, des riverains des infrastructures.

Je pense, par exemple, aux pollutions locales de l'air, qui résultent essentiellement de l'émission de gaz toxiques par les véhicules, ou encore au bruit dont les conséquences peuvent être importantes pour la santé

La conception des nouvelles infrastructures, notamment routières, doit également anticiper les phénomènes de péri-urbanisation accélérée et d'artificialisation des sols, la dégradation ou la rupture des écosystèmes ; les pertes de biodiversité, risques d'inondation ; la pollution de l'eau ; la diminution des surfaces naturelles et agricoles.

De tels impacts environnementaux peuvent prendre une acuité particulière dans les zones sensibles comme le littoral et la montagne.

Dans les vallées, la concentration des infrastructures linéaires rend également plus difficile l'ébauche de solutions.

Le cadre législatif et réglementaire relatif à l'eau, à la protection des zones Natura 2000, à la préservation du littoral et de la montagne, aux études d'impacts de projets, à l'évaluation environnementale des documents de planification, contribue à prendre davantage en compte ces préoccupations dans les politiques de transports. Les pouvoirs publics ont à cœur de développer des approches complémentaires, comme la fiscalité environnementale, ou encore les mécanismes visant à intégrer, dans le prix du transport, le coût de leur impact environnemental.

De tels mécanismes modifient le jeu des acteurs dans un sens vertueux pour l'environnement, tout en intégrant dans les prix le coût des nuisances environnementales.

Mais au-delà de ces réponses possibles, sans doute faut-il aussi s'interroger, dans une perspective de long terme, sur les leviers de la demande de mobilité.

Quelle que soient les pistes envisagées, on voit bien que, face à la complexité de la situation, seule une approche collective et citoyenne, partagée, assumée, est possible.

C'est en cela que le débat public prend tout son sens.

Les pouvoirs publics n'ont pas, aujourd'hui, de solution toute faite, clés en mains : le débat est donc totalement ouvert.

L'Etat vous propose aujourd'hui six familles de mesures, qui ne se prétendent pas exhaustives.

Elles cherchent à couvrir différents types d'approches : augmentation de l'offre, gestion de la demande.

Surtout, elles ne se situent pas toutes dans le strict champ de la politiques des transports et invitent à réfléchir sur les apports du progrès technologique, sur l'aménagement des territoires ou encore sur une évolution des comportements.

L'exercice est d'autant plus délicat que l'horizon de la réflexion, 2020, 2050, nous incite à ne pas écarter des modifications profondes, dans le domaine du changement climatique ou de la rareté des ressources énergétiques par exemple.

Pour faciliter ce débat, les services des ministères en charge des transports et de l'écologie ont préparé un dossier support, sous l'égide d'un comité coprésidé par Messieurs Jean-Didier BLANCHET, ingénieur général des ponts et chaussées, membre du Conseil général des ponts et chaussées, et Michel BADRE, ingénieur général du génie rural, des eaux et forêts, membre de l'Inspection générale de l'environnement.

Je tiens à saluer ici ce travail conjoint, et je relève la qualité du document auquel il a abouti.

Grâce à ce débat public, nous espérons être éclairés par votre point de vue. Nous serons donc très attentifs à vos conclusions.

En outre, nous ne serons pas les seuls.



Car celles-ci interpellent également tous ceux qui sont concernés par les transports et l'environnement : comme vous le savez, bien d'autres acteurs que l'Etat interviennent dans les décisions relatives aux transports, à l'environnement ou à l'aménagement.

C'est donc avec un grand intérêt que j'attendrai la fin de ce débat en vue d'examiner, avec mon collègue Dominique PERBEN, les mesures les plus à mêmes de promouvoir, dans la vallée du Rhône et l'Arc languedocien, les modes de transport réellement compatibles avec une approche de développement durable.

Je vous remercie.