

**Introduction par Monsieur THENAULT - Préfet de Région**

**de la première réunion en Languedoc- Roussillon  
de débat public**

**sur la problématique des transports**

**dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien**

**Jeudi 6 avril 2006**

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

Monsieur le Ministre des transports de l'équipement, du tourisme et de la mer et Madame la ministre de l'écologie et du développement durable ont souhaité saisir la Commission nationale du débat public sur un exercice complexe de prospective.

Sous votre égide, M. le Président, nous sommes en effet invités, vous êtes sollicités pour imaginer le fonctionnement de nos territoires dans une vingtaine d'années et suggérer, à partir de cette analyse, les réponses aux questions qui ne manquent pas de se poser quant à nos fréquences de déplacement, nos besoins aussi en matière d'approvisionnement local ou de transit.

Nous sommes conviés à nous exprimer sur nos modes de transport, leur complémentarité, leur compatibilité entre eux ou au regard des contraintes d'occupation de l'espace, de consommation énergétique, d'encombrement, d'environnement, de développement économique.

Ce n'est pas un exercice aisé. Ce n'est pas non plus un exercice usuel. Ce n'est pas une démarche banale.

Une telle projection n'est pas seulement affaire d'experts. Bien sûr, leur éclairage sur ce que seront demain les trafics, le mode de production, les énergies alternatives, la croissance démographique, le rôle et la place de la région dans l'Europe, ses potentialités de développement, sa place dans le bassin méditerranéen, son rôle de trait d'union entre le nord et le sud de l'Europe, sont autant de paramètres nécessaires au cadrage de la réflexion.

Pour autant, la réponse à la question fondamentale : quels modes de transport pour demain, pour qui et pourquoi faire ? est d'abord une question de société qui mérite échange et qui exige débat public.

C'est le sens de cette démarche qui est illustrée par un dossier constitué par l'Etat mais qui n'est pas le dossier de l'Etat. Outre qu'il est constitué selon les orientations du président de la commission qui peut l'amender et le compléter, le dossier n'est qu'un argument au débat mais nullement un argumentaire au profit de tel ou tel thème et encore

moins pour tel ou tel projet.

La démarche est au demeurant novatrice car, habituellement, la commission nationale du débat public est saisie de projets d'infrastructures précis.

Or, aujourd'hui, le débat à grande échelle qui commence, porte sur la politique des transports, sur la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien dans 20 ans et non pas sur tel ou tel projet. C'est donc une démarche engagée très en amont qui ne se confond pas avec les débats et procédures afférents aux projets d'infrastructures que nous connaissons et qui pourront avoir lieu. Par exemple, et s'agissant de la ligne LGV Montpellier Perpignan, les études pré fonctionnelles vont démarrer pour aboutir à un débat public qui sera organisé en 2008.

Je sais qu'on a parfois fait grief que l'A9 ne soit pas versée au débat public. Les procédures amont étaient passées. Le débat public qui s'ouvre aujourd'hui aurait été inopérant, au regard de l'avancement de ces procédures.

Cela dit, la commission d'enquête vient de rendre ses conclusions et celles-ci ne sont pas favorables au projet.

Ce rapport va faire l'objet d'une analyse et le ministre prendra ses décisions, avec un éventail d'options :

- soit le dossier est transmis au Conseil d'Etat
- soit le ministre demande des études complémentaires
- soit le ministre suivant en cela certains des points développés dans le rapport d'enquête, considère que c'est un autre type d'infrastructure, avec d'ailleurs d'autres maîtres d'ouvrage, qui pourrait satisfaire le besoin de désencombrement de l'autoroute actuelle, car une chose demeure, c'est la saturation de cette voie et une exigence persiste, mettre en œuvre rapidement des solutions.

Il n'est pas exclu que le débat public ait à évoquer cette infrastructure.

Quoi qu'il en soit, on le voit bien, l'enjeu du débat ouvert aujourd'hui et les décisions qui en résulteront est économique, il est social, il est environnemental et ces dimensions doivent être appréhendées.

C'est donc bien un enjeu qui touche à l'avenir même de la région, à sa capacité à s'enrichir sur le dynamisme démographique, à son aptitude à permettre le développement d'agglomérations, d'infrastructures d'accueil d'activités propres à conforter son positionnement européen. C'est un débat qui touche à son mode de développement et, à ce titre, il concerne tout le monde.

\*  
\*       \*

Dans ce contexte, quelles que soient les pistes qui seront envisagées, au cours de ce débat public, face à la complexité de la situation, seule, en effet, une approche collective et assumée est acceptable.

A mon sens, plusieurs questions paraissent sous-tendre la démarche sans que leur énoncé ne soit d'ailleurs ni contraignant ni exhaustif.

La première, est sans doute de connaître quelle est la perception des usagers et des

habitants du fonctionnement actuel de notre système de transport, quelle idée se font-ils de ce que devraient être dans 20 ans l'articulation entre les modes de transport, le temps, et par voie de conséquence, le prix qu'ils sont prêts à y consacrer.

L'ambition poursuivie à l'occasion du débat autour de cette première interrogation est de parvenir à établir autant que faire se pourra, les grandes lignes du projet collectif sur les niveaux de services à atteindre et les impacts que nous sommes prêts à accepter et à maîtriser.

La seconde attente de ce débat public et non des moindres est l'émergence de propositions issues de la participation de tous les acteurs, collectivités, élus, chefs d'entreprises, associations, usagers, citoyens.

On le voit, ce débat recèle plusieurs enjeux et plusieurs objectifs à atteindre. Tous ces objectifs, n'en doutons pas, seront légitimes mais, en même temps, il y a fort à parier qu'ils soient également contradictoires.

Le débat public est l'occasion de les exprimer, dans leur diversité parce que les attentes et les objectifs sont probablement différents suivant les responsabilités, les fonctions que l'on exerce, suivant que l'on raisonne sur telle ou telle échelle géographique ou de temps.

L'un des objets de ce débat est précisément de faire émerger de ces discussions des orientations souhaitables pour l'avenir des territoires concernés.

Pour faciliter ce débat, le support qui vous est soumis évoque une quarantaine de mesures, regroupées en six familles qui ne sont que des pistes et dont la vocation est de nous aider, les uns et les autres, à nous situer par rapport à nos attentes.

Là encore, le débat public permettra d'en mesurer l'acceptabilité et c'est à partir des enseignements qui seront tirés des discussions qu'une combinaison de ces mesures, ou d'autres issues de nouvelles propositions, pourra être étudiée.

La tâche de la commission n'est donc pas des plus aisées pour cette première, M. le Président MARZOLF. Elle est vaste et le sujet est complexe tant par sa nature que par son aspect prospectif.

Cette démarche sera évidemment prolongée le moment venu car des approfondissements seront nécessaires et vous serez de nouveau informés et consultés projet à projet.

Le débat public est à la fois une démarche de proximité et un exercice de démocratie. Le cadre en est fixé et M. le Président MARZOLF en précisera l'ordonnancement.

Pour autant, sa réalité profonde dépend de notre capacité à nous en saisir, pour cerner les enjeux, tracer les évolutions souhaitées pour mieux se déplacer et continuer à vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé comme le prévoit désormais la constitution.

J'espère que vous serez nombreux à vous y associer, c'est le meilleur moyen de préparer l'avenir de notre région.