

8 juin 1990 - Seul le prononcé fait foi

[Télécharger le .pdf](#)

# Allocution de M. François Mitterrand, Président de la République, sur la politique d'infrastructure des transports notamment dans une optique de protection de l'environnement, de développement des transports collectifs et de noeud de communication à l'échelle européenne, La Charité-sur-Loire le 8 juin 1990.

Monsieur le Sénateur maire,

- et cher ami de si longue date,

- Je vous remercie de vos paroles d'accueil. Et j'élargis ce remerciement à Mme le maire de La Marche, comme je le fais à l'égard des diverses personnes qui participent à cette rencontre.

- Cette réalisation est de grande qualité. Elle est de grande utilité. Il s'agissait d'améliorer les conditions de vie des habitants de La Charité-sur-Loire et de ceux qui traversent ce département.

- C'était une oeuvre de longue haleine. Il y a, en effet, déjà pas mal d'années que nous nous y sommes attaqués. Je suis très heureux de remercier les bons artisans, les responsables à tous les niveaux, à commencer par le ministre, sans oublier tous ceux qui dans le département de la Nièvre, se sont attachés à la réussite d'une entreprise indispensable. Je réserverai aux élus à tous les niveaux l'expression de ma gratitude.

- Il s'agit d'une réalisation qui se voulait rapide. Il faut bien tenir compte des capacités financières. Elles existent, elles ne sont pas inépuisables. Je pense que le rythme suivi ici dans la Nièvre a été suffisamment remarquable pour qu'on n'insiste pas et pour qu'on dise simplement : essayez donc de continuer, plus que cela, ne vous contentez pas d'essayer, continuez donc. De telle sorte que, comme vous le disiez, de Dordives à Roanne, l'ensemble de ce département et des départements voisins puisse voir réparée ce que je n'appellerai pas une injustice du sort au détriment de cette vallée qui, à travers les siècles et même les millénaires, a servi de moyen de passage entre les diverses régions de ce qui était la Gaule et qui est devenu la France. Pour la première fois, en effet, l'autoroute n'a pas suivi la tradition et a répondu à d'autres besoins qui n'étaient pas négligeables certes. Mais il fallait bien que par l'initiative que nous avons prise et que vous avez menée à bien, ces départements ne fussent pas victimes d'un changement de la géographie que, après tout, rien n'imposait.

La déviation de La Charité-sur-Loire a été engagée en 1985. Nous y pensons depuis beaucoup plus longtemps. Je n'oublie pas les débats du Conseil général que je présidais. L'investissement est lourd, plus de 200 millions de francs, financé en commun par l'Etat, la région, le département et prévu au contrat de plan Etat-région. C'est donc beaucoup plus qu'une opération courante puisque les crédits routiers, bien que consacrés pour les trois quarts à des déviations d'agglomérations, ne permettent qu'un nombre très limité - malheureusement - de réalisations de ce type par an et dans tout le pays.

- Même si de grands travaux se heurtent toujours à des intérêts contradictoires, même s'il faut toujours chercher de délicats compromis, il me semble que l'utilité de l'ouvrage ici réalisé est désormais reconnue par tous. La déviation sera appréciée par ceux qui empruntent cet axe

national. Je pense, peut-être l'ignorent-ils encore, que leur sécurité s'est déjà et sera plus encore améliorée grâce aux carrefours aménagés. Sauront-ils, ces passagers, ces voyageurs, que les nouvelles technologies dites d'"enrobés drainants" - c'est votre langage, messieurs les spécialistes, d'ailleurs je vous le laisse - diminuent les risques de dérapage et le bruit.

- Sera également améliorée la qualité de la vie dans vos deux communes, de La Charité-sur-Loire, et de La Marche. Mais aussi de tout ce qui se trouve aux alentours. Il y aura moins de nuisances provenant d'un trafic de transit avec tous les risques qu'il suppose pour les piétons des rues de la ville. Vous avez eu raison d'insister sur le fait que vous disposiez d'un site qui permettra un développement culturel tout à fait remarquable. Des rues de la ville pourront être récupérées pour leur fonction naturelle qui est de servir d'artères et de moyens de passage à l'intérieur de la cité. Elles retrouveront leur fonction de composantes de la ville plutôt que d'être le support d'un trafic imposé.

- Vous l'avez dit, monsieur le sénateur-maire, si des problèmes se posent et il s'en pose pour certains commerces ou certaines activités qui s'adressent aux voyageurs de passage, on peut compter sur le dynamisme de ces professionnels, soutenus par des efforts de signalisation, pour que réponse soit apportée bientôt à l'intention de tous ceux qui souhaiteront bénéficier d'une halte à La Charité-sur-Loire. Ils n'y perdront pas leur temps.\

Cette inauguration est pour moi aussi l'occasion de vous confier quelques réflexions sur une politique nationale des infrastructures de transport terrestre. Je pense que si je n'avais pas à vous communiquer ces réflexions, je serais quand même venu. Je ne suis pas venu pour faire un discours. Je suis venu parce que je pensais qu'il était utile de me trouver à vos côtés, parce que cela me fait plaisir, parce que toute occasion pour moi de revenir en certaines circonstances solennelles dans le département que j'ai représenté pendant trente-cinq ans est bonne à prendre. Je ne pense pas créer des déséquilibres avec les autres départements français. Mais on sait bien qu'il y a un lien de caractère particulier entre les habitants de la Nièvre et moi-même.

- La position centrale de la France dans l'Europe communautaire peut constituer, constitue, un atout exceptionnel si nous savons construire les grands réseaux de communication nécessaires, depuis l'adhésion de l'Espagne et du Portugal que j'ai voulue - alors que jusqu'alors elle était refusée - et qui resitue la France au centre de cette Europe. Il y a aussi tout un travail nécessaire de désenclavement, c'est le mot consacré, de certaines régions, une volonté d'aménagement du territoire.\

Tout cela impose un effort d'équipement volontaire et tenace. Et pourtant ce serait une folie et cet effort se bloquerait lui-même si nous ne savions pas en même temps préserver notre patrimoine naturel et rendre ces travaux acceptables et heureux pour les populations avoisinantes.

- Nous devons donc, c'est un impératif, concilier l'ambition des bâtisseurs et la vigilance des défenseurs de l'environnement. C'est ce que l'on a fait ici, c'est un bon exemple. On a même pu remarquer en passant, comme je l'ai fait en voiture, que l'on avait recherché à donner aux différents travaux qui jalonnent cette déviation, qui a quand même très belle allure, toute une série de rappels esthétiques, sans doute à partir de ce que vous voyez chaque jour là, dans vos rues, dans votre admirable église et dans les cloîtres qui l'entourent. Ce rappel est quand même heureux, il est discret, il est bien fait. Je crois que l'on devrait développer ce type d'association entre les travaux par essence lourds et en même temps cette légèreté qu'apporte le souci de respecter l'esthétique des choses.

- Assurément, vous avez dû prendre des terrains et ce sont des surfaces agricoles. Les opérations de remembrement n'ont pas dû être faciles. Je suppose qu'elles ont été judicieusement conduites. En tout cas, j'ai pu observer depuis l'hélicoptère que l'insertion dans le paysage a été vraiment étudiée avec le plus grand soin. Je crois que le ministre de l'équipement et des transports s'inspire de cet exemple pour généraliser des créations de ce type. Il a raison.

- Dans un autre contexte, c'était en région parisienne, j'ai récemment eu l'occasion de me prononcer sur un projet d'échangeur autoroutier qui était prévu dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye. J'ai demandé à M. le ministre de bien vouloir modifier les plans, bref, de ne pas réaliser cet ouvrage. Mais je dois dire - cela n'arrive pas tous les jours - que j'ai rencontré chez les hauts responsables de ce ministère et d'abord chez le ministre une très grande compréhension et qu'à

responsables de ce ministère et d'abord chez le ministre une très grande compréhension et qu'à partir de la constatation de ce qu'il convenait de faire pour respecter la forêt, sans pour autant négliger la communication nécessaire des villes multiples qui se trouvent dans cette zone, on est arrivé à un arrangement satisfaisant dont se réjouit la population.

- J'ai pensé qu'il fallait donner un coup d'arrêt à l'utilisation trop fréquente, trop facile peut-être, de nos territoires forestiers pour créer de nouvelles infrastructures. Il ne faut pas oublier la protection de nos forêts. Je m'en suis fait l'avocat. J'ai été heureux de voir que les membres du Tribunal étaient déjà formés aux arguments employés et que sans qu'il soit nécessaire de peser sur une décision - on ne pèse pas sur une décision des tribunaux -, l'administration et particulièrement le ministre ont considérablement facilité cette mise en oeuvre d'une décision fort difficile à prendre.\

Seulement voilà, cela a été fait. Les résultats, j'en demande davantage. Je viens d'écrire au Premier ministre et au ministre pour leur demander d'adopter une démarche générale pour mieux intégrer les objectifs d'environnement particulièrement forestiers, dans les programmes d'équipement. Il faudra donc toujours plus de rigueur dans le choix des réalisations, des sites pour les décisions de tracé, dans la mise au point des dispositifs de protection. Souvent, ces tracés sont allés à l'économie, souci normal pour un gestionnaire et très bien compris de M. le ministre de l'économie et des finances. Souvent la commodité conduit à préférer un tracé où l'on ne se plaint pas à un tracé qui provoquerait des récriminations. Or les arbres ne disent rien. Dès lors, la propension, même de beaucoup d'élus, c'est de demander que cela passe par là où il n'y aura personne, pensait-on - mais il y a quelqu'un, heureusement, quelques-uns et beaucoup - pour réclamer, pour protester, pour se fâcher, pour empêcher. Comme les arbres ne disent rien, bien que les poètes l'aient compris avant nous, c'est d'ailleurs leur rôle, il faut bien qu'ils soient défendus. D'autant plus qu'en fin de compte, si l'on parle de qualité de la vie, c'est bien là qu'on la trouve, en particulier, parmi d'autres choses. Il faut donc que, par rapport aux différents tracés qui risquent d'entamer notre capital forestier, un examen très minutieux soit fait, le cas échéant de nouveau, pour tenter de trouver des solutions plus compatibles avec l'intérêt général.

- Parlant avec M. Delebarre - ce n'est pas la première fois - de ces choses, j'ai bien vu que nous étions sur la même longueur d'ondes et qu'il ne s'agit donc pas d'arguments d'autorité.

L'autorité, il faut s'en servir quand elle est nécessaire, tel n'est pas le cas. Je veux dire par là qu'il y a une équipe de responsables qui entend bien harmoniser et rendre compatibles les voies de communication qui s'imposent avec la protection d'un paysage et surtout la protection de la vie qu'entretiennent si bien les forêts en même temps que le goût de vivre, le goût de l'esthétique, le bonheur d'être là. Tout cela entre désormais dans la mission du gouvernement.\

Passant de ce sujet à un autre, puisque nous parlons des routes, je veux élargir mon propos à ce que je crois devoir être la priorité des transports collectifs. Il faut le dire et le redire. Dans toutes nos grandes villes et dans la capitale, cela devrait être une priorité absolue. D'abord les transports collectifs, c'est le moyen de résoudre tant de difficultés, tant de temps consacré aux transports et si difficilement. Alors que cette priorité permettrait dans de nombreux endroits de France de réduire considérablement la peine des voyageurs, la peine des travailleurs, la peine tout simplement de ceux qui ont à se rendre d'un point à un autre. Puis en même temps c'est une saine économie que de donner cette priorité aux transports collectifs.

- C'est comme cela que l'on gère bien un pays, j'y tiens beaucoup et cela va loin, car il y a aussi en France un domaine où nous avons parfaitement réussi, c'est le réseau des chemins de fer, et d'une façon encore plus originale, le réseau de trains à grande vitesse, qui mérite une réalisation à un rythme soutenu. Sera bientôt prise une décision très importante sur les choix qui doivent être faits pour demain. Il y a eu déjà quelques choix importants décidés au cours de ces dernières années. Ce développement d'une offre de transport en commun est véritablement un élément de la recomposition du visage du pays et un moyen pour ce pays - le nôtre - de prendre la place qui lui revient et qui lui est discutée parfois au sein de notre continent, non seulement le continent pris dans sa signification terrestre, mais aussi le continent pris dans sa signification nominale, puisque, grâce au tunnel sous la Manche que j'ai décidé avec Mme Thatcher, nous serons en mesure - dans un bref délai - d'aller en Grande-Bretagne et de réunir à la fois l'Allemagne, les

Pays-Bas, la Belgique, le Luxembourg, la France, par les TGV qui se rendront vers l'est et vers les pays de l'Europe centrale avec la jonction qui va vers les pays du sud.

- Voyez l'énorme plaque tournante que représentera la région Nord-Pas-de-Calais qui se trouve au débouché de ce tunnel. Rencontrant récemment le Premier ministre de Grande-Bretagne, nous convenions que si nous pouvions nous retrouver en 1993 pour constater, la jonction étant faite, que désormais tout cela est irréversible, nous aurions vaincu la géographie, mais nous aurions vaincu aussi une sorte de pesanteur historique qui interdisait ce développement.\

Pour les routes et les autoroutes, il faudra être, de même, sélectif. Il ne faut pas faire de la route pour de la route. Il faudra exploiter à fond les concertations locales pour trouver l'accord qui conviendra dans les meilleures conditions. On ne fait rien de bon contre le sentiment des populations, mais en même temps il ne faut pas se soumettre a priori aux désirs, aux rivalités, aux ambiguïtés et aux contradictions. C'est le rôle de l'Etat que de monter les schémas directeurs puis de convaincre et, le cas échéant, de se laisser convaincre par le dialogue et la concertation.

- Avant de vous quitter, je veux évoquer un problème grave qui, dans de nombreuses familles, sème le drame et la tristesse, le fléau des accidents de la route. Telle une guerre, l'insécurité routière fait que chacun est frappé pour lui-même ou pour l'un de ses proches, ou tremble, ou du moins s'inquiète. C'est l'angoisse et je le répète, c'est souvent le malheur. Eh bien mesdames et messieurs, ce n'est pas inévitable. On ne peut pas tolérer d'être, nous Français, proportionnellement plus touchés par cette maladie de société que tous les pays comparables. Le gouvernement, particulièrement depuis deux ans, multiplie les actions : réglementations nouvelles, contrôles, sensibilisation, pour améliorer cette situation. Il faut poursuivre, sans faiblesse vis-à-vis de ceux qui font de leur véhicule un instrument de violence et de ceux qui continuent de se croire les seuls à pouvoir bien conduire après des excès d'alcool.\

Je voulais vous dire ces choses très simples. Nous sortons d'une réunion consacrée à Jules Renard. Les différents spécialistes de Jules Renard et de sa prose, particulièrement de son Journal, ont remarqué pour l'admirer la valeur de son style, par sa concision, par le refus de toute formule poétisante, par la simple définition du sujet, du verbe et de l'attribut. Restons fidèles à cet enseignement.

- Alors je vous dis, messieurs les membres du gouvernement : construisez des infrastructures, construisez-les sagement et faites que le goût du déplacement puisse s'accommoder du goût de vivre. Pour cette génération politique responsable, tel est l'un des impératifs qui s'imposent à elle. Voilà une part de sa responsabilité, après quoi beaucoup de travail reste à faire par les autres. Montrons au moins le bon chemin.\