

**« Évaluation environnementale, transports et décision publique : la coopération francophone au cœur de la mondialisation »**

Bertrand GALTIER, Président du Comité Scientifique du Colloque et Sous-Directeur de l'intégration de l'environnement dans les politiques publiques, Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durable (MEDAD) (France)

Mesdames, Messieurs, chers collègues,

Je me réjouis d'intervenir aujourd'hui pour l'ouverture de ce 12<sup>e</sup> colloque du Secrétariat international francophone pour l'évaluation environnementale, consacré aux transports et à l'environnement. En tant que président du Conseil scientifique, je souhaiterais tout d'abord expliquer pourquoi le cadre de la Francophonie est approprié pour réfléchir collectivement aux questions d'évaluation environnementale appliquée aux transports. Je chercherai ensuite à identifier quelques questions majeures sur lesquelles nous attendons de ce colloque des éclairages nouveaux.

Pour bien comprendre l'intérêt de nos réflexions, il faut d'abord remettre en perspective la situation mondiale des transports d'un point de vue environnemental, et rappeler à cet égard quelques chiffres.

Les transports, on le sait, sont en augmentation continue, tant pour les passagers que pour les marchandises. Ils s'effectuent pour la plupart par la route, qui représente 90% des passagers transportés, et 75 % des biens transportés. Le nombre de véhicules dans le monde a ainsi été multiplié par 3 en 30 ans. Le mode maritime domine le commerce international.

Cet accroissement s'analyse de multiples façons. Il est certainement corrélé au développement économique et à la croissance des échanges, mais selon des relations complexes. On observe que si le PIB mondial a augmenté de 50% en 20 ans, le commerce mondial a augmenté de 170% sur la même période, et les transports pour les modes routiers et aériens de 120%.

Le thème sous-jacent est celui des liens entre transports et développement. Le terme de développement peut avoir ici plusieurs sens, selon que l'on considère, par exemple, un critère de croissance économique, un critère de développement humain, pour reprendre par exemple l'indice de développement humain du PNUD (Programme des Nations Unies pour le développement), ou alors un ensemble de critères de développement durable, à condition bien sûr d'avoir su définir de tels critères.

En tout état de cause, la question des liens entre transports et développement reste controversée. Il est souvent considéré que les investissements en infrastructures de transport favorisent le développement économique et par conséquent l'emploi. De fait, selon une étude de l'OCDE d'août 2001, qui concerne les pays occidentaux, sur le marché des biens, le transport renforce l'efficacité du système économique, car il accroît la concurrence. Il agit comme un facilitateur des échanges et du commerce. Sur le marché de l'emploi, l'augmentation des vitesses de déplacement accroît la taille du marché de l'emploi, ce qui serait favorable à l'emploi. Mais la même étude dit aussi qu'en situation d'information imparfaite, ce qui est le cas dans la pratique, les bénéfices du transport peuvent disparaître dans des rentes pour certaines entreprises de transports. Elle dit par ailleurs que l'élévation des vitesses peut être une incitation à la dispersion des agglomérations, et aller donc à l'encontre de l'augmentation du marché de l'emploi de cette agglomération.

Pour les régions isolées des pays les plus pauvres, les infrastructures routières sont également considérées comme des facteurs de désenclavement et de développement. On estime ainsi qu'une meilleure accessibilité peut non seulement stimuler le commerce et les échanges, mais faciliter aussi l'accès aux services de base : école, soins, parfois eau potable, par exemple. Mais il arrive aussi que la route contribue

à accroître des inégalités. Ainsi, selon une étude de la Banque asiatique de développement, conduite sur 12 projets routiers, pour 71% des paysans pauvres, la route ne produisait aucun effet alors qu'elle bénéficiait à 48% des paysans les plus aisés. Et de fait, la route sera d'abord utile à ceux qui ont les moyens de l'emprunter, en particulier les propriétaires de véhicules motorisés.

Que peut-on tirer de ces analyses ? Certainement pas des conclusions tranchées. En pratique, les contextes sont extrêmement variables. La justification d'une infrastructure n'a rien à voir d'un pays à l'autre ; et à l'intérieur d'un même pays, d'une région à l'autre. Dans certains cas, on mettra en avant un véritable besoin de désenclavement, de développement économique et social. Dans d'autres cas, on soulignera le besoin de résorber des congestions, de fluidifier des trafics toujours plus denses, d'améliorer la sécurité. On ne peut donc généraliser telle ou telle conclusion.

Peut-être peut-on affirmer que le projet d'infrastructure n'a pas toujours une valeur en lui-même. Il faut sans doute l'analyser, mais surtout le concevoir en fonction du capital physique et du capital humain qui pourra être valorisé. Le projet prend tout son sens lorsqu'il s'inscrit dans un véritable projet de territoire, où l'on cherche à promouvoir les atouts d'une région, mais dans une perspective de long terme. Et à travers cette notion de long terme, l'on entrevoit ici une question sur laquelle je reviendrai ultérieurement, celle des impacts environnementaux, mais aussi de l'effet structurant de la route sur le territoire. Derrière ce mot de structurant, il peut y avoir l'idée d'une meilleure organisation de l'espace ; d'un accès aux ressources plus rationnel, peut-être plus performant en termes de gestion et de préservation des ressources naturelles. Mais il peut aussi y avoir l'idée d'impacts irréversibles ; de l'induction de trafics aux effets indésirables. L'idée du développement facilité par la route ne me paraît pas dissociable de celle du projet au sein duquel s'inscrit cette route ; un projet collectif où l'on aurait su peser l'ensemble des avantages et des inconvénients, pour aujourd'hui et pour demain.

À ce stade, prenons garde de ne pas confondre politique des transports et politique d'infrastructures. Le souci d'une mobilité favorable au développement durable n'est pas toujours celui d'infrastructures toujours plus nombreuses. La question sous-jacente est sans doute celle du « découplage » entre la croissance économique, la croissance des transports et celle des impacts environnementaux. Quelle mobilité inventer ? Pour quel développement ? Ces questions appellent des réponses plurielles dans le temps et l'espace. Mais elles soulignent aussi l'importance de prendre en compte les impacts environnementaux, condition indispensable pour assurer que, dans la durée, l'évolution des transports ne se retournera pas contre les objectifs de plus en plus partagés du développement durable.

Quels sont donc ces impacts environnementaux ?

De façon sans doute un peu caricaturale et simpliste, on peut les classer en cinq grandes catégories : les émissions de gaz à effet de serre, dont l'impact est de nature global, car il concerne la planète entière ; les pollutions locales de l'air, qui sont plutôt de nature locale ; les écosystèmes, comprenant la biodiversité, et les territoires que l'on peut considérer à la fois comme des impacts globaux et locaux ; les paysages, de nature locale ; les nuisances sonores, de nature locale.

L'effet de serre est bien sûr un enjeu mondial dont je ne soulignerai pas, dans cette enceinte, l'importance. Il convient ici d'analyser la contribution des transports à ce phénomène.

Le premier élément est que les transports consomment environ 50% des produits pétroliers dans le monde, sur un total de 3,5 Gtep.

On estime qu'à l'intérieur du domaine des transports, la route représente 81% de l'énergie consommée, dont 30% pour les marchandises et 51% pour les passagers.

L'évolution de la consommation énergétique des transports est en croissance continue avec une dépendance accrue vis-à-vis du pétrole

En termes d'effet de serre, les émissions des transports représentent globalement 23% des émissions mondiales.

Pour prendre la mesure des effets du changement climatique, on peut rappeler ici les conclusions du rapport récent établi par Sir Nicholas Stern, ancien économiste en chef de la Banque mondiale, pour le Gouvernement britannique. Selon ce rapport, le réchauffement de la planète pourrait se traduire par un "ralentissement très grave" de l'économie mondiale pour un coût estimé à plus de 5500 milliards d'euros. Les coûts du changement climatique pourraient représenter 5 à 20% du PIB mondial en 2050 alors qu'un contrôle des émissions de gaz à effet de serre et une stabilisation des concentrations atmosphériques à 500 ou 550 ppmv ne coûteraient que 1% du PIB mondial. Les politiques climatiques voient leur justification économique renforcée. Le coût des mesures préventives serait moindre que celui engendré par les risques futurs, et, par conséquent, l'inaction ne serait plus une option.

Or les infrastructures sont des investissements dont l'effet est à long terme. Les choix immédiats d'infrastructures conditionnent fortement les trajectoires d'émissions de gaz à effet de serre jusqu'en 2050. Plus l'action tarde, plus elle sera difficile et coûteuse.

Les pollutions locales de l'air constituent une autre nuisance des transports.

Les principaux polluants émis par les transports routiers sont les Nox, CO, particules fines en suspension, O<sub>3</sub>, SO<sub>2</sub>. Pour ne donner que quelques chiffres, en France, selon l'OMS, 31700 morts prématurées par an sont attribuables à la pollution de l'air dont 17700 attribuables aux transports

La biodiversité est également un enjeu central.

Pour s'en convaincre, on peut se reporter à l'évaluation des écosystèmes pour le millénaire, établie en 2005 suite à une demande du Secrétaire général des Nations Unies, Monsieur Kofi Annan, en 2000. Ce document met en évidence la variété et la richesse des services procurés gratuitement par les écosystèmes et la biodiversité, au profit du bien-être humain. Sont ainsi concernés des fonctions ou services aussi essentiels que le filtrage de l'eau, la fertilité des sols, le chauffage, la nourriture, l'atténuation des risques d'inondation, mais aussi l'identité culturelle ou les aménités paysagères.

Les interactions sont fortes entre le fonctionnement des écosystèmes, les usages par l'homme de la biodiversité, mais l'impact de toutes ses autres activités. Or les transports, au travers des infrastructures, ont des impacts sur la biodiversité, et plus généralement les écosystèmes et les territoires.

Ces impacts potentiels seront notamment la fragmentation des habitats. Ou même la disparition des habitats liée aux emprises. Je n'en dirai pas plus, car plusieurs sessions aborderont ce sujet en profondeur.

Quelques mots encore sur l'aménagement du territoire. Sans vouloir démêler ces phénomènes complexes, on sait qu'il existe de fortes imbrications entre le prix des transports locaux, les prix du foncier, les formes urbaines, et la disposition des infrastructures. Les décisions relatives aux infrastructures et au prix du transport ont des effets structurants sur la localisation des activités et de l'habitat, avec des effets environnementaux en termes d'artificialisation des sols et de volumes de trafics. On observe une corrélation très étroite entre l'étalement des villes et la consommation de carburant, donc avec les émissions de gaz à effet de serre. L'aménagement du territoire et l'urbanisme ne sont pas dissociables des questions d'environnement global.

Face à ces dégradations, la préservation de l'environnement a cette vocation essentielle, de transmettre aux générations futures un patrimoine irremplaçable pour la fourniture de services vitaux. Or, nous savons désormais qu'il n'y a pas de substituabilité complète entre les biens créés par l'activité humaine et le capital naturel. Cela signifie que la perte de services associés risque d'être définitive, et peut constituer une grave menace pour l'homme. L'approche du développement durable nous appelle à affronter ces problèmes dans une démarche de solidarité entre les peuples et entre les générations.

Si l'on prend l'exemple de l'effet de serre, le GIEC, (Groupe Intergouvernemental des Experts sur le Climat), estime qu'il importe de ne pas dépasser une élévation de température moyenne de 2°C pour que les effets du changement climatique restent gérables par les sociétés humaines. Pour cela, la concentration en CO<sub>2</sub> ne devrait pas dépasser 450 ppm alors qu'elle est de 382 ppm aujourd'hui et qu'elle croît de 2 ppm par an. Pour stabiliser au niveau de 450 ppm, il faut que les émissions à l'horizon de 2050 soient d'environ 4 Gt par an, ce qui correspond à 0,6 t par habitant et par an avec une population de 6,5 milliards d'habitants. Or, aujourd'hui, les émissions unitaires par habitant sont très variables selon les pays. Elles varient de 0,25 à 5,38 tonnes par habitant et par an avec une moyenne de 1,14 tonne par habitant et par an. Il faudrait donc, pour atteindre le taux de 0,6, diviser en moyenne nos émissions par 2. Mais les enjeux sont nécessairement différents entre les pays. Dans la perspective d'une convergence vers des taux égalisés au niveau de la planète, la France, avec une population de 61 millions d'habitants, pour une répartition proportionnelle à son nombre d'habitants, aurait droit à 38 millions de tonnes, ce qui correspondrait à une division par 4 de ses émissions actuelles (140 Mt). C'est la raison pour laquelle elle a inscrit dans sa législation le principe de viser une division par 4 des gaz à effet de serre à l'horizon 2050.

Mais plus généralement, ces enjeux environnementaux, que j'ai rapidement évoqués, ne peuvent être traités qu'à un niveau international, voire mondial. C'est notamment le cas pour la biodiversité et l'effet de serre.

Les conventions internationales s'efforcent de rechercher et promouvoir des solutions. C'est ainsi qu'à l'issue du sommet de Rio de 1992, ont été mises en place les conventions sur le climat, la biodiversité, la lutte contre la désertification. Le protocole de Kyoto est venu préciser la convention climat. On voit bien que les transports sont dans la même logique. La question des transports est centrale compte tenu de son impact sur le changement climatique. Mais la maîtrise des effets des transports est également un problème d'échelle mondiale, car leur essor est caractéristique de la mondialisation en marche. Transports, environnement, mondialisation, ces trois pôles sont bien la base d'un des piliers de notre avenir commun.

Nous voyons bien que l'espace national est trop étroit pour rechercher des solutions pertinentes. L'espace mondial de négociation est indispensable, mais il est par contre trop vaste et trop marqué par les blocs pour rechercher sereinement des pistes techniques communes. Les ensembles régionaux comme l'Union européenne ou les sous-régions africaines, caractérisés par une certaine homogénéité d'intérêts économiques, de modes de développement, jouent un rôle fondamental. Par exemple, les politiques environnementales des États membres de l'Union européenne sont aujourd'hui, pour la majeure partie, des transpositions de directives européennes. Mais la Francophonie nous offre un espace complémentaire et original pour lancer des réflexions .... Elle a toute la diversité du monde en termes de développement, de situations économiques et écologiques. Ce qu'elle expérimente peut donc, d'une certaine façon, s'appliquer ailleurs et être ainsi proposé à ses partenaires de la planète. Grâce à son périmètre de coopération plus accessible que la sphère onusienne, grâce au partage de la langue, elle a moins de difficulté pour débattre, échanger, concevoir, imaginer, ou encore formuler des idées. Elle est également marquée par une forme spécifique de solidarité, de vision partagée, de convivialité. Ce laboratoire unique est particulièrement bien adapté à un travail efficace sur les questions qui touchent notre planète, notre avenir, nos échanges. Les transports, l'environnement et la mondialisation entrent parfaitement dans ce cadre et c'est pourquoi il est particulièrement pertinent de mobiliser la communauté francophone sur ces questions. Notre colloque a l'ambition de s'inscrire dans ce cadre, de contribuer à cette finalité.

Il nous faut maintenant regarder comment agir, et quels sont les grands thèmes à traiter. Nous observerons, tout au long de ce colloque, une grande variabilité dans les approches et dans la hiérarchisation des problèmes. Ceci illustre la diversité de nos contextes économiques, écologiques, culturels. La façon qu'auront les uns d'aborder la participation du public, l'impact des nuisances ou des dommages, les bilans économiques, pourra paraître, pour les autres totalement décalées. Mais ceci ne doit pas nous bloquer et nous sommes là pour nous écouter, pour apprendre dans notre diversité, pour nous enrichir. Je suis pour ma part incapable de dire si les méthodes d'évaluation appliquées en France, sont pertinentes dans un autre contexte. Mais si l'on observe les situations nationales vis-à-vis de l'effet de serre, que je rappelais tout à l'heure, on voit bien que les chemins à parcourir, selon les pays, ne sont pas de même nature. Ils répondent à des situations initiales différentes, à des scénarios différents, avec l'idée qu'au bout de cette route il nous faut déboucher sur des modes de vie non pas identiques, mais compatibles avec la préservation de l'environnement, et respectueux de nos aspirations. Nos stratégies nationales, les outils que nous mettrons en œuvre, peuvent ainsi être très différents. Mais pour autant, ce que nous allons apprendre les uns des autres est enrichissant et peut nous inspirer, nous permettre de mieux nous comprendre et de voir si nos chemins, à défaut d'être les mêmes, convergent. Pour éviter toute ambiguïté, il me paraît donc important que les travaux qui seront présentés ici présentent également le contexte dans lequel ils ont été réalisés. Un des atouts de cette Francophonie qui nous rassemble, c'est précisément cette possibilité d'être attentifs à nos expériences mutuelles.

Dans cet esprit, je souhaite maintenant commenter quelques sujets, et rappeler quelques concepts de base qui peuvent être utiles pour structurer notre réflexion et donner un cadre méthodologique à nos travaux.

En premier lieu, il me paraît utile d'évoquer le schéma d'organisation de l'information environnementale, DPSIR, appliqué aux transports. Les cinq pôles de ce schéma, discuté notamment au sein de l'OCDE, décrivent l'articulation entre analyse du risque, évaluation des dommages et décision publique. Je suis bien évidemment désolé de commencer par commenter un sigle anglais après ce que je viens de dire de la Francophonie.

D, pour « Driving forces », désigne ici les grandes forces extérieures à l'œuvre. Pour nous, il s'agira par exemple de la croissance économique, de l'intensification des échanges, des évolutions démographiques, des évolutions structurelles et sociales.....

P représente les pressions directes sur l'environnement, exercées par les transports. On y inclura les émissions de polluants du fait des trafics, les infrastructures et les effets induits comme l'artificialisation des sols

Le rapport D/P est représentatif d'une certaine efficacité globale, à savoir le couplage ou découplage entre les évolutions structurelles et les pressions sur l'environnement.

S est un paramètre d'état qui révèle une nuisance environnementale liée à une pression. Par exemple, la qualité de l'air, le taux de CO<sub>2</sub>, l'état des écosystèmes.

I reflète l'impact sanitaire ou environnemental lié à une dégradation : la morbidité liée à la pollution atmosphérique ; les pertes de services écologiques ; les pertes de rendement agricole.

R désigne enfin les réponses pour agir sur l'un des paramètres précédents. Pour les transports, R correspondra à un ensemble de mesures comme la fiscalité, la réglementation, les mesures d'évitement, atténuation ou compensation des impacts, l'éducation, mais aussi les mesures de réparation des dégâts ou d'adaptation aux effets du changement climatique.

De façon générale, nos travaux porteront sur l'analyse de ces différents paramètres. Nous examinerons notamment, au travers de nos différentes expériences, les types de réponses apportées, avec un souci majeur, celui d'intégrer les préoccupations environnementales dans les décisions relatives aux transports. Il s'agira de rechercher des décisions de qualité, visant la meilleure « utilité collective ». Il serait bien prétentieux de définir précisément ce qu'est cette utilité collective. Pour simplifier, on pourrait dire qu'il s'agit de rechercher des bénéfices sociaux, environnementaux et économiques, pour le présent et l'avenir. Nous porterons une attention particulière aux irréversibilités, comme les artificialisations, à leurs effets structurants et dynamiques, comme l'étalement urbain.

L'évaluation environnementale a précisément pour objet d'aider à assurer l'intégration de l'environnement dans les politiques sectorielles, et c'est pourquoi je souhaite également lui consacrer quelques instants.

L'ambition de l'évaluation, en général, c'est d'améliorer l'action et la décision publiques au terme d'un processus de jugement rigoureux. Les mots clés, à la base de l'évaluation, seront par exemple : *comprendre, connaître, rendre compte, mieux gérer, améliorer, réajuster, corriger, aider à la décision...donner du sens.*

L'évaluation environnementale peut s'appliquer à différents niveaux de décisions. Dans les réflexions conduites au niveau de l'Union européenne, on distingue classiquement trois niveaux : les projets d'infrastructures ; les plans et programmes, qui incluent les document de planification spatiale du territoire comme les plans d'occupation des sols à différentes échelles ou encore les programmations d'infrastructures – cette évaluation est dénommée « évaluation stratégique »- ; les politiques et stratégies, dans lesquelles on trouvera notamment les textes législatifs et réglementaires, ainsi que les orientations gouvernementales.

Au niveau des politiques et stratégies, à ma connaissance, il existe généralement des processus d'évaluation, mais ils ne portent pas systématiquement sur l'environnement. À titre d'exemple, voici comment pourrait se structurer l'évaluation d'une politique de soutien aux agro-carburants. Il conviendrait, d'une part, d'examiner les bénéfices potentiels, qui concernent les émissions de gaz à effet de serre, d'autres émissions de polluants, la sécurité énergétique, la balance commerciale, les revenus et emplois agricoles ; ces bénéfices devraient être mis en regard des coûts potentiels, relatifs aux coûts plus élevés des carburants, à l'augmentation de certaines émissions de polluants, aux prix plus élevés de certains produits agricoles, aux autres impacts environnementaux : utilisation intensive de la terre, pertes de biodiversité, protection de la ressource en eau

En droit européen, les dispositions sont de plus en plus stabilisées pour les projets ainsi que pour les plans et programmes. Dans l'approche promue, l'évaluation ne consiste pas seulement à établir un simple rapport décrivant les effets environnementaux d'une décision, tout en prenant en compte, de façon un peu scolaire, les critères que j'évoquais précédemment. L'évaluation est en fait un processus transparent, parfois continu, qui accompagne un projet tout au long de son élaboration et mise en œuvre, qui relève de la gouvernance de la décision, et qui comprend :

- Un rapport d'évaluation ou étude d'impact qui décrit les incidences, et qui est établi par le maître d'ouvrage ou l'autorité chargée de la décision
- Des consultations d'autorités environnementales
- La participation du public (éventuellement consultation transfrontalière);
- L'information du public et des autorités consultées
- Le suivi environnemental.

Dans cette approche, le maître d'ouvrage reste maître de sa décision, mais il subit une forte incitation à améliorer la qualité environnementale de différentes façons : d'abord parce qu'il doit établir un rapport d'évaluation des incidences ; mais surtout parce que ses propositions ainsi que ce rapport sont soumis à l'avis d'une autorité environnementale, réputée fiable, crédible et compétente, mais également au public, à qui l'on fournit tous les éléments d'appréciation, et envers lequel on s'engage à donner des justifications sur les orientations adoptées.

En pratique, on observe que les études d'impact deviennent systématiques pour les projets d'infrastructures, mais que l'évaluation à l'échelle des politiques et des programmes d'infrastructure est plus rare alors que ce niveau est pertinent pour les grandes options structurantes, pour l'appréciation de l'opportunité. Et bien souvent, même lorsqu'on lui présente un projet déjà bien avancé, le public renvoie aux questions d'opportunité.

Sur les mesures pratiques déduites de l'évaluation des incidences environnementales, le principe général est de chercher, en priorité, à éviter les impacts, à les atténuer, et, lorsque des impacts résiduels subsistent, à les compenser. Cette question de la compensation est en soi un champ d'investigation scientifique et même de controverse. Si l'on vise le maintien d'une cohérence écologique globale, la compensation environnementale peut le cas échéant se faire à l'extérieur du site du projet, ce qui suppose d'avoir établi des équivalences écologiques entre l'écosystème dégradé et celui que l'on restaure.

Sur le plan méthodologique de l'évaluation, la question du recours à l'économie de l'environnement est également un domaine qui fait souvent débat, mais où des améliorations significatives sont possibles.

Son principe est de chercher à donner une valeur à l'utilité collective d'une décision, d'un projet d'infrastructure par exemple, en approchant l'utilité par un calcul « coûts-avantages » : L'utilité est alors vue comme la somme des avantages ou des bénéfices, auxquels ont été retranchés les coûts. Cette somme doit être actualisée dans la durée pour tenir compte du poids relatif que l'on accorde aux préférences du futur par rapport à celles du présent. Cette approche basée sur le calcul économique suppose de pouvoir chiffrer les avantages et les inconvénients pour la collectivité. Elle est pratiquée (par exemple) dans le domaine routier.

Dans les bénéfices on inclura naturellement les bénéfices économiques, les emplois créés, mais aussi le temps gagné. Dans les coûts, il y aura bien sûr les dépenses d'investissements, de fonctionnement, mais aussi les coûts collectifs, comme les externalités environnementales.

Cela correspond par exemple aux coûts des dommages économiques d'une pollution, au coût sanitaire d'une nuisance sonore, au coût « social » d'une émission de CO<sub>2</sub>, ou à la valeur économique d'un espace naturel (notion d'aménité).

De façon plus générale, ce calcul va faire intervenir la valeur économique d'un bien environnemental, dans sa partie marchande, mais surtout dans sa partie non marchande.

Cette valeur économique peut se décomposer en valeurs d'usage, comprenant :

Des valeurs d'usage :

- La valeur d'usage direct : consommation ou production (alimentation, matières premières); usages récréatifs
- La valeur d'usage indirect : fonctions écologiques (prévention de l'érosion)
- La valeur d'option : diversité des espèces comme protection contre des risques futurs,

Mais aussi des valeurs de non usage :

- Valeur de non usage/d'existence : habitats menacés
- Valeur de non usage/de legs : patrimoine génétique

Bien sûr, le calcul socio-économique fait l'objet de certaines critiques. On estime par exemple que l'on ne peut résumer la complexité des décisions à un chiffre ; que les raisonnements et méthodes adoptés sont peu propices aux échanges avec le public ; et que bien souvent l'introduction de valeurs environnementales ne change rien aux résultats ; et qu'en outre il n'est pas acceptable de ramener la prise en compte des externalités à quelques chiffres.

Il faut, je crois, replacer l'approche socio-économique dans son contexte. En premier lieu, les décisions en matière de transports doivent bien s'inscrire dans une logique de développement durable, au service de la collectivité. Dans ce contexte très complexe, il est indispensable de se forger des éléments d'analyse quantitative visant à rationaliser et objectiver les choix. L'approche socio-économique est un élément de décision, mais qui doit être replacé dans la démarche plus globale de l'évaluation, qui comprend aussi des éclairages complémentaires de nature totalement différente, comme le débat public. Le débat public fera sans doute émerger certaines préférences collectives que le calcul socio-économique serait bien incapable de révéler. Et bien évidemment, les valeurs employées dans le calcul économique sont imparfaites, mais le raisonnement qui conduit à poser les calculs a le mérite de formaliser l'inventaire des questions posées. Par ailleurs, les infrastructures de transport font l'objet de calcul de rentabilité, de nature financière. Notre préoccupation est de faire en sorte que ces calculs prennent aussi en compte le long terme et l'intérêt collectif. Si ces calculs sont maintenus sans y intégrer les externalités environnementales, cela signifie que celles-ci sont considérées comme nulles, ce qui n'est pas satisfaisant. Il est donc important de progresser dans la connaissance de ces externalités, qui participe de la description des impacts. Pour autant, ces coûts doivent être manipulés avec précaution, d'autant qu'ils n'auront absolument pas la même signification d'un pays à l'autre. Le sens accordé au temps, à tel ou tel espace naturel, n'est pas absolu et ne peut être transposé dans l'espace ou le temps.

Enfin, pour conclure, il importe de revenir rapidement sur la variable R de notre schéma DPSIR, c'est-à-dire les réponses que nous pouvons apporter. De façon sans doute trop rapide, les instruments de l'intégration de l'environnement dans les politiques de transports sont de plusieurs ordres. Sans être exhaustif, ils comprennent notamment :

- Les Incitations économiques : La connaissance des externalités permet de supprimer les divergences entre coûts privés et coûts collectifs par des interventions publiques :
  - Taxes; marchés de permis; pour des problèmes globaux (effet de serre)
  - Tarification pour les nuisances locales (péages urbains)
- L'évaluation environnementale et études d'impact des programmations d'infrastructures et projets pour optimiser le bénéfice collectif
- Les technologies propres des véhicules et techniques de construction
- La maîtrise de la demande de transports, qui ne peut être définie qu'en fonction des contextes, selon les besoins collectifs. Cette maîtrise fait elle-même intervenir toute une panoplie d'instruments : la réglementation ; la sensibilisation ; l'éducation ; elle renvoie aussi à ce qui crée la demande, la localisation de l'habitat, des activités ; elle peut s'appuyer sur les incitations économiques.



Dans les travaux de cette semaine, nous nous pencherons sur tous ces différents aspects, puisque des sessions seront consacrées aux études d'impact, à l'évaluation environnementale, aux aspects socio-économiques, et à la participation du public.

Je me réjouis d'avance de la richesse de nos débats.