

Paris, le 6 décembre 2001.

## LE PRINCIPE DE PRECAUTION ET LES TRANSPORTS

Le Président du Conseil National des Transports a décidé en octobre 2000 de constituer un groupe de travail chargé de réfléchir à l'impact possible du principe de précaution dans le secteur des transports. Il a été demandé à M. Gilbert SAVELLI, directeur honoraire de la SNCF, de présider ce groupe de travail.

L'objectif fixé était double :

- s'attacher à définir ce que recouvre ce thème dans le domaine des transports ;
- apprécier quand et comment le principe peut et doit s'appliquer.

Un rapport d'étape était sollicité pour mars 2001, un rapport définitif devant être remis à la rentrée de septembre 2001.

Le présent rapport est le rapport définitif. Les aléas de la mise en place et des conditions de fonctionnement du groupe n'ayant pas rendu possible le dépôt, en temps utile, d'un rapport d'étape.

Ce rapport a trois objets essentiels :

1. en premier lieu, rappeler la composition du groupe de travail, la nature et les modalités des travaux entrepris, préciser les orientations de méthode et les choix d'objectifs que le groupe, eu égard à certaines contraintes de temps et de moyens, s'est autorisé à adopter ;
2. en second lieu, et par référence à une définition du principe de précaution telle que suggérée ci-après (point 3.3.1.), opérer un récapitulatif le plus exhaustif possible des conclusions et constats auxquels le groupe, par ses réflexions propres comme par les consultations d'experts auxquelles il a procédé, a estimé être en mesure de parvenir. Le groupe tient, d'emblée, à souligner que ses conclusions sont le résultat d'une première approche impliquant impérativement des affinements d'analyse et des validations complémentaires ;
3. en troisième lieu, décliner un certain nombre de préconisations à l'adresse des pouvoirs publics et de l'ensemble des acteurs du système de transport ; préconisations quant aux méthodes ou procédures d'approfondissement du problème posé ; préconisations relatives également à certaines pistes de solutions opérationnelles d'ores et déjà envisageables, et concernant soit le secteur dans sa globalité soit tel ou tel mode spécifique.

## I. LE GROUPE DE TRAVAIL : COMPOSITION, FONCTIONNEMENT, ORIENTATIONS

### 1.1. Composition :

- Cécile BALLUFIN	SEAFRANCE
- Jacques BEAUMONT	INRETS
- Pierre BEGAULT	Rapporteur
- Dominique BIDOU	C.G.P.C.
- Elisabeth BODIER	VNF
- Daniel DEBATISSE	CNT
- Gérard HALAUNBRENNER	SNCF
- Jacques LEIGNEL	GEODIS
- Jean-Michel ROCHE	KEOLIS
- Gilbert SAVELLI	Président du groupe
- Jean Philippe SOLEAU	ASFA

Cette composition visait, comme souhaité par le Président du CNT, deux objectifs essentiels :

- représenter, autant que faire se peut, l'ensemble des modes de transports,
- garantir une variété de compétences (technique, droit, recherche, ...) permettant une analyse multidisciplinaire.

Ces objectifs ont été, en l'espèce, respectés, étant néanmoins observé que, malgré des sollicitations réitérées, ni l'Aviation Civile ni la Sécurité Routière n'ont jugé utile d'être parties prenantes à la réflexion. Le groupe n'a pu que prendre acte, avec regret, de cette non représentation. Il estime que cette abstention ne pourra sérieusement se prolonger au cas où des travaux complémentaires seraient lancés, comme il sera proposé, à l'initiative et sous l'égide du ministère chargé des transports, en liaison étroite avec le ministère chargé de l'Environnement.

### 1.2. Nature des travaux menés

Le groupe a procédé à trois types d'exercices :

#### 1.2.1. L'échange des points de vue à l'occasion des réunions tenues au siège du CNT.

Les débats informels d'abord et davantage structurés au fur et à mesure de l'avancement des travaux, ont permis de dégager des convergences de diagnostic et d'arrêter des préconisations communes.

#### 1.2.2. L'audition d'experts du principe de précaution : Mme Martine REMOND-GOUILLOU membre du comité de la prévention et de la précaution, M. le professeur Marcel PIQUEMAL, M. Olivier GODARD, directeur de recherche au CNRS. Ces interventions externes ont contribué de façon significative à la réflexion du groupe, qui tient à remercier vivement leurs auteurs.

#### 1.2.3. La production de travaux internes

Les membres du groupe à la demande de M. Gilbert SAVELLI ont également apporté des contributions écrites éclairantes touchant à l'applicabilité du principe de

précaution dans les transports en général et plus spécifiquement dans le secteur d'activités et le mode, qu'à un titre ou à un autre, ils représentaient.

Le groupe de travail a considéré que ces travaux ne devaient avoir pour objet que de contribuer, au travers de l'exercice de synthèse conduit dans le présent rapport, à l'émission de points de vue collectifs et partagés.

### **1.3. Les orientations externes**

Le groupe de travail eu égard aux contraintes de temps de l'exercice et à la modestie des moyens d'investigations dont il a disposé, considère que sa véritable mission aura été essentiellement d'opérer le premier défrichage d'un terrain d'analyse jusqu'alors quasiment vierge. Cette modestie d'approche ne l'a pas conduit pour autant à exciper d'une incompétence de principe. Tout au contraire, il a estimé, sur la base d'un premier bilan, devoir orienter ses réflexions vers la recherche de démarches et procédures,现实istes et opératoires, dont l'initiative ne peut revenir qu'aux pouvoirs publics directement concernés.

## **II. CONCLUSIONS ET CONSTATS**

Ces conclusions et constats se rapportent d'abord au principe de précaution en tant que tel, à sa nature, à la réalité de son champ d'application, aux effets de droit qui peuvent en résulter, tant sur la légalité des décisions que sur les enjeux de responsabilités nouvelles qu'ils peuvent induire.

Ils se rapportent ensuite à l'identification, sinon à la « localisation », des applications éventuelles du principe dans les diverses fonctions (maître d'ouvrage, gestionnaire d'infrastructure, exploitant, ...) globales ou sectorisées qui déterminent l'exercice des activités de transport.

### **2.1. S'agissant du principe de précaution**

2.1.1. Quoique déjà formellement inscrit dans le droit communautaire et national (article R 130 paragraphe 2 du Traité, article L 200.1. du Code rural intégré dans le Code de l'Environnement en son article L 110.1), quoique constituant une référence dans certains conventions internationales traitant de questions environnementales, ce principe reste encore insuffisamment cerné, notamment du point de vue de son champ d'application réel et des effets de droit dont il est, ou peut être, porteur. Il ne saurait s'agir dans le cadre de ce rapport, d'avoir un débat juridique de détail. Les membres du groupe ont cependant été frappés par le fait que ce principe qui, si l'on s'en tient aux textes « fondateurs » précités ne vise que les domaines, vastes il est vrai, de l'environnement et de la santé, tend en pratique à devenir ou à apparaître comme un principe « attrape-tout », invocable et d'ailleurs invoqué dans tout domaine où émerge la menace d'un risque fortement marqué d'une dimension d'imprévisibilité et de nocivité majeure. Ainsi le principe de précaution, s'il paraît juridiquement circonscrit à des matières prédéterminées, tend à connaître de facto une application extensive, au moins si l'on se réfère au fort degré médiatique et politique de récurrence de son invocation.

Aucune raison dirimante n'apparaît de nature, pour les membres du groupe, à faire échapper d'office le secteur des transports aux effets possibles de l'extension constatée, qui conduit d'ailleurs d'ores et déjà certains spécialistes à ériger le principe en cause en principe « universel et préventif » selon la formule du professeur PIQUEMAL.

- 2.1.2. A cette incertitude du statut propre s'ajoute le fait que le principe de précaution est un principe, si l'on ose dire, « accompagné ».

Ainsi l'article L 110.1 du Code de l'Environnement établit-il une référence conjointe au principe de prévention, principe qui implique la prise de mesures adéquates pour éviter la survenance ou le renouvellement des risques identifiés et au niveau d'occurrence très largement probabilisé. Ce principe, curieusement assez peu invoqué, apparaît pour autant comme un principe directeur des modes de gestion et d'organisation du système de transport ainsi que des process de construction des infrastructures qui en constituent le support (voir développement infra 2.2.1.).

Outre le principe de prévention, on n'aurait garde non plus d'ignorer notamment le principe de correction à la source posé lui aussi dans le même article.

Le groupe de travail a encore relevé la connexité entre le principe de précaution et le concept de développement durable, ce développement impliquant d'évidence, et dans la durée, l'appel à des actions de précaution et de prévention. Pour le secteur des transports, il importe que cette connexité de droit ne soit pas génératrice de confusions et n'induise pas, in fine, des incertitudes graves quant à la nature des responsabilités déjà lourdes que les acteurs publics et privés de ce secteur ont quotidiennement à assumer.

- 2.1.3. Un principe dont la portée juridique ou, pour reprendre la formule d'O. GODARD, « la charge normative réelle » reste encore paradoxalement une inconnue majeure.

Si de l'avis de nombreux juristes, un tel principe ne peut, en l'état du droit, constituer par lui-même le support d'une incrimination pénale, l'interrogation existe, en revanche, quant à ses effets possibles sur l'appréciation de la légalité des actes administratifs, voire privés, et sur le risque de mise en jeu, sur son fondement, des mécanismes de responsabilité pour faute ou pour risque, étant observé en outre que ce schéma classique de réparation des préjudices est susceptible de subir des inflexions notables du fait même de l'apparition du principe de précaution dans son champ. Se trouvent ainsi créées des incertitudes de droit, dont le groupe se permet de souhaiter que leur levée, à terme, constitue un objectif majeur et urgent au niveau, et à l'initiative, des instances politiques et juridictionnelles compétentes.

- 2.1.4. Au total, le groupe a donc été amené à constater que pour l'ensemble des raisons sus indiquées, il lui fallait travailler à partir d'un « matériau de base » aux éléments composants non encore stabilisés. Cette incertitude ne l'a cependant pas conduit à évacuer, d'emblée, le sujet. Il lui a paru à la fois réaliste et impératif de tenter une appréciation préventive des risques mais aussi, le cas échéant, des avantages que pourrait emporter l'application éventuelle du principe de précaution dans le secteur des transports, dans la mesure où le principe et la réalité de cette application lui ont paru devoir être admises.

**2.2. S'agissant de l'applicabilité du principe au secteur des transports, qui était le cœur du sujet imparti au groupe, ce dernier est parvenu aux premières conclusions suivantes :**

- 2.2.1. Le principe de droit prédominant dans le secteur est, et doit être, le principe, non de précaution, mais de prévention. Le groupe a été amené, à cet égard, à relever que tous les modes de transports obéissent à des règles précises résultant d'une politique de gestion des risques ancienne, et pour certains d'entre eux de dimension internationale, et concernant notamment les circulations, le matériel fixe, volant, roulant ou navigant, les marchandises transportées et particulièrement les marchandises dangereuses, enfin le personnel sous les aspects capacités physiques, formation et savoir-faire.

Le secteur des transports apparaît donc comme un secteur où le risque, s'il n'est pas totalement maîtrisable (là, comme ailleurs le risque zéro n'existe pas) n'en est pas moins un risque largement et statistiquement connu et qui a généré des mécanismes et des politiques de prévention et de gestion, dont l'efficacité, notamment en matière de transports collectifs qu'ils soient de voyageurs ou de marchandises, a fait, de longue date, toutes ses preuves.

Ainsi a-t-il été fait valoir, et il s'est agi là d'un exemple parmi beaucoup d'autres possibles, que l'activité de transport maritime bénéficie d'une politique de gestion de risque ancienne, de nature corrective et de dimension internationale.

Au total, le groupe tient à souligner que les transports constituent, en tant que tels, un secteur globalement sécurisé (même s'il y a encore beaucoup à faire, comme par exemple en matière de sécurité routière) qui pour se présenter comme tel n'a attendu ni l'émergence du principe de précaution ni même celle du principe de prévention, même si ce dernier apparaît comme la transcription juridique la plus adéquate des politiques menées.

- 2.2.2. La prépondérance du principe de prévention ne saurait valoir exclusion a priori du principe de précaution.

Si la sécurité des infrastructures et leur exploitation est encadrée par une masse impressionnante de normes nationales, communautaires et internationales, il reste que le secteur des transports ne fonctionne pas en circuit fermé mais au contraire est un vecteur fondamental d'échanges, avec toutes les implications que cela comporte. Par ses infrastructures, par les énergies qu'il mobilise, il est également un secteur qui pèse sur l'environnement et dont les impacts possibles sur le santé ne sauraient, non plus, être sous estimés. Il constitue encore un facteur incontournable du développement durable.

A tous ces titres, et dans une perspective de moyen et long terme, la fonction transport apparaît donc susceptible « d'impliquer » le principe de précaution et pose ainsi une diversité de questions. Ces questions se rapportent pour l'essentiel à la nature des effets induits, ou susceptibles d'être induits, par les infrastructures et aux conséquences de tous types, notamment environnementales, que leur réalisation et leurs modes de gestion et d'exploitation peuvent engendrer. C'est dans cette optique que les membres du groupe ont été amenés à développer les hypothèses ci-après.

- 2.2.3. Les domaines d'applicabilité possible du principe de précaution dans le secteur des transports.

On rappellera d'abord que l'admission de cette applicabilité dans le secteur considéré est liée notamment à la conviction partagée par le groupe que tout ne pouvant être toujours normé, des opérations de transport peuvent être à la source de nuisances et même de dommages graves, voire irréversibles, à l'environnement.

Dans ce cadre les thèmes suivants ont été mis en exergue, étant rappelé, en liminaire, que l'objet de ce rapport n'est évidemment pas de rentrer dans l'analyse détaillée des problématiques sous tendant chacun de ces thèmes ; il est, au risque de répétition, d'établir une sorte de premier inventaire énumératif, sans être exhaustif, pouvant servir de base de référence, ou de vade-mecum, pour la conduite de réflexions ultérieures.

1 : Les émissions de gaz à effet de serre.

Le transport est un émetteur structurel. L'enjeu d'environnement lié à ce type d'émission et sur lequel le principe de précaution est sans doute appelé à interférer de façon substantielle est une évidence première. L'implication du secteur des transports est une évidence corrélative, eu égard notamment à son dynamisme propre.

2 : Les effets induits par la construction des infrastructures.

Ont été évoqués à ce titre par les membres du groupe : l'altération de milieux, la destruction d'espèces ainsi que le morcellement des espaces et les effets de coupures dus aux infrastructures linéaires. Si les impacts négatifs liés à la construction d'infrastructure sont globalement connus, maîtrisés et, souvent, contrebalancés par des batteries de mesures compensatoires, les effets à long terme de ces aménagements structurants, par exemple sur le climat local et la biodiversité, ne sont pas tous immédiatement prévisibles et identifiables.

A l'évidence, des zones d'incertitude quant au risque de survenance de dommages graves ou irréversibles, en incohérence flagrante avec l'objectif d'un développement durable, peuvent subsister dans certains cas, et tels des virus dormant se réveiller brutalement. La mobilisation préventive du principe de précaution et des procédures liées à son application pourrait sans doute contribuer à l'éradication en amont de tels risques.

3 : Le transport des matières dangereuses ou affectées d'une dangerosité potentielle.

Le groupe partage l'avis que si les règles de transport de produits isolés sont bien définies, la coexistence de produits pouvant agir ou interagir entre eux et susciter ainsi des situations accidentogènes, pose, probablement, de redoutables problèmes, de nature encore mal définie mais dont la probabilité d'occurrence ne peut être écartée a priori.

Il peut s'agir de produits présents à bord d'un même moyen de transport ou de produits transportés par moyens différents mais circulant sur un même axe ou sur des axes sécants. Certains produits non dangereux peuvent également le devenir par interaction avec le milieu dans lequel ils peuvent être amenés à circuler, notamment dans les tunnels. Le groupe considère que ce type de risque pourrait être utilement étudié et prévenu à la lumière du principe de précaution et de l'engagement de procédures préventives que sa mise en application suggère.

4 : Le transport en tant que vecteur de risques externes.

Si le transport au niveau de ses modes d'exploitation et de gestion internes apparaît comme un secteur hautement sécurisé, il n'est pas pour autant à l'abri, si l'on ose dire, des potentiels ou gisements de risques directs ou différés de ce qu'il véhicule, que ce soit par la route, le rail, l'avion ou la voie navigable. A ce titre, le groupe a développé deux séries de considérations :

- les échanges pouvant s'effectuer désormais en quelques heures entre tous les points du globe, les transports constituent un agent important de la dissémination de certaines espèces végétales ou animales pouvant être nuisibles ;
- si les transports peuvent être un moyen de propagation important de produits et denrées induisant des effets bénéfiques pour la santé, l'environnement et le développement économique, ils peuvent être aussi, à l'inverse et involontairement, vecteurs de la transmission de risques potentiellement graves et méconnus : contagions épidémiologiques, actions mafieuses ou terroristes (le drame du 11 septembre 2001 l'a malheureusement confirmé).

Si donc le transport au niveau de ses divers modes a sécurisé ses modalités de fonctionnement interne, cette sécurisation n'est, à l'évidence, pas à même hauteur pour ce qui concerne le niveau de sûreté de la chose (ou de la personne) transportée.

Le groupe considère que, là encore, les variations de probabilité de risque en ces domaines impliquent le renforcement de politiques de prévention qui doivent, elles-mêmes, être précédées d'une batterie opératoire d'actions de précaution. A cet égard, comme à d'autres, les deux concepts précaution et prévention apparaissent-ils complémentaires beaucoup plus qu'exclusifs.

#### 5 : Les effets de seuil.

Certains membres du groupe ont souligné la nécessité de la complémentarité précaution/prévention en rappelant que certains risques à récurrence probabilisée et à gestion maîtrisée, peuvent échapper à toute règle de prévention et de précaution, une fois franchi un seuil imprévu de réitération. Ainsi beaucoup d'études ont-elles été menées sur la dangerosité de certains phénomènes et produits ainsi que sur les risques qu'ils peuvent engendrés. Mais il reste néanmoins difficile de déterminer précisément les seuils critiques à partir lesquels un danger va apparaître. Le groupe estime que le principe de précaution pourrait être à cet égard un « déclencheur » de recherche utile.

#### 6 : L'inacceptabilité sociale.

En lien avec les effets de seuil sus-évoqués, se pose aussi la question sociétale de voir, en quelque sorte par effet de saturation physique et/ou psychologique, des infrastructures de transports et des modes d'exploitations, récusés et accusés. Ce risque, fondé sur un refus collectif lié à la « catalyse » d'exaspérations, reste encore globalement virtuel et incertain. Il n'empêche qu'une tendance se dessine (cf. la réouverture du tunnel du Mont Blanc) à des peurs collectives, plus ou moins provoquées, plus ou moins localisées, pouvant entraîner la paralysie de réseaux entiers et aboutir paradoxalement à la réalisation de dommages graves ou irréversibles affectant l'indissociabilité de la protection environnementale et du développement économique.

Le principe de précaution qui est un principe d'action et non d'abstention pourrait peut-être contribuer à évaluer très en avant les risques d'émergence de blocage de ce type.

## 7 : Le risque économique.

Dans le cadre de ses réflexions, le groupe a été amené à s'interroger sur les choix de développement du système de transport, sur la priorité à terme de tel ou tel mode, sur la nature des principes de gouvernance qui permettraient d'inscrire à coup sûr le futur des transports dans une logique réaliste de développement durable et de cohérence d'aménagement du territoire.

A ce titre, la question a été posée de savoir si le « bridage » de la progression des transports peut avoir une influence négative sur la croissance économique ce qui signifierait par contrecoup un risque de récession généralisée.

Il a été relevé que s'il y a une forte présomption d'un phénomène de cause à effet entre le niveau des transports et la croissance économique, il n'y a, par contre, aucune certitude scientifique. Or le risque est potentiellement grave puisqu'il peut entraîner notamment baisse de niveau de vie, chômage et aliénation du bien être des générations futures. Les autorités publiques pourraient-elles prendre la responsabilité d'une crise de cette ampleur ? Il semble bien que nous soyons, dans ce domaine, dans le champ d'application du principe de précaution.

Le groupe n'a évidemment pas tranché ce débat, étant d'ailleurs noté que des divergences claires se sont manifestées, les uns optant pour une maîtrise volontariste et stabilisatrice de la circulation des personnes et des biens, les autres considérant qu'une telle politique serait porteuse à moyen et long terme de risques socioéconomiques majeurs. Certains, enfin, ont émis le doute que les préoccupations de prospective économique ainsi émises puissent entrer à un titre et à un autre dans le champ d'interférence du principe de précaution.

## 8 : Transports et développement durable.

Le groupe de travail considère que l'applicabilité du principe de précaution au secteur des transports ne peut se justifier et se comprendre qu'au travers d'une approche plus large intégrant pleinement les enjeux du développement durable. A cet égard, le principe de précaution apparaît alors comme un mode opératoire possible.

La prévention du risque ayant à répondre et à garantir la réalisation sécurisée d'objectifs de développement essentiels, ce principe ne saurait pour autant avoir rang permanent de principe directeur des activités de transport.

**III** Aux termes de ses travaux, le groupe estime être en mesure d'avancer plusieurs préconisations aux fins, d'une part, de permettre une sensibilisation et une connaissance de la réalité du principe par l'ensemble des intervenants de la chaîne du système de transport et, d'autre part, d'assurer les conditions d'une réflexion élargie permettant de prendre préventivement la mesure exacte des effets possibles de ce principe, effets qui apparaissent encore, il est vrai, largement virtuels.

Les préconisations retenues sont les suivantes :

**3.1.** Nécessité de parvenir, par tous moyens appropriés, à une définition stabilisée du principe de précaution. Le groupe a dû constater la difficulté d'un exercice consistant à s'interroger sur les implications d'un principe qui, nonobstant la forme de sa médiatisation, apparaît encore juridiquement et socioéconomiquement incertain. Quoique conscient que cette question dépasse et de loin le seul champ sectoriel de ses

débats, le groupe souligne l'urgence qui s'attache à ce que la lutte contre un risque incertain ne s'effectue pas avec l'arme approximative d'un état de droit flottant.

A ce stade, il lui est apparu raisonnable et judicieux de préconiser, au moins à titre temporaire, la prise en compte du projet de définition donnée par la D.G. XXIV de la Commission européenne, en octobre 1998 dans le cadre d'une communication consacrée à ce thème : « le principe de précaution est une approche de gestion des risques qui s'exerce dans une situation d'incertitude scientifique, exprimant une exigence d'action face à un risque potentiellement grave sans attendre les résultats de la recherche scientifique ». Certains membres du groupe ont également suggéré que le notion de coût économiquement acceptable, figurant à l'article L 110.1 du code de l'environnement, complète cette définition.

**3.2.** Assurer un suivi permanent des applications et évocations de principe dans le secteur des transports, notamment au niveau des juridictions administratives ou judiciaires.

Ces applications existent même si elles sont encore peu nombreuses. Elles peuvent affecter la légalité d'opérations d'aménagement ponctuelles mais aussi structurantes. Un inventaire des champs couverts, ou susceptibles de le devenir, mérirerait d'être opéré. Il permettrait d'apprécier, dès à présent, quand et comment apparaît la méconnaissance du principe dans la diversité des documents d'aménagement ou d'urbanisme dont les contenus comportent des implications évidentes, directes ou indirectes, sur le secteur du transports (DTA, SDAU, PDU, POS, DUP, ...).

**3.3.** Mettre en place au sein du ministère chargé des transports un groupe de veille prospective sur le sujet.

Cette instance, qui pourrait être constituée sur des bases plus ou moins formalisées, devrait cependant avoir une dimension pluridisciplinaire marquée et comporter une représentation suffisante, tant au niveau des administrations qu'à celui des opérateurs de l'ensemble des modes. Elles pourraient sans doute être pilotées au niveau du CGPC, dont le vice-président pourrait se voir adresser une lettre de mission ministérielle à cette fin.

**3.4.** Initier en liaison avec les différents services de recherche et d'études du ministère, des études globales et sectorielles permettant de valider et/ou d'invalider l'applicabilité du principe, et dans la première hypothèse de cerner ses effets possibles sur les processus décisionnels au regard des enjeux de responsabilité juridique et/ou judiciaire.

**3.5.** Introduire la question du principe de précaution dans les débats consécutifs à la publication du Livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010.

**3.6.** Susciter une série de réflexions sur l'articulation :

- entre le principe de précaution et la sûreté ;
- entre le principe de précaution et le développement durable dans la perspective de la préparation du sommet de Johannesburg (2002) ;

- entre le principe de précaution et l'état du droit en matière de responsabilité pour faute ou pour risque, de responsabilité contractuelle ou extra-contractuelle. Ce travail devrait certainement être l'occasion d'un rapprochement avec le secteur des assurances.

**3.7.** A noter enfin que l'idée a été avancée de créer et de mettre en oeuvre un principe de régulation mieux cerné que le principe de précaution, corrélatif voire substitutif à ce principe, permettant, le cas échéant, d'inciter voire de réglementer, sur la base de critères et d'objectifs environnementaux explicites, certains modes de fonctionnement existants. A titre d'exemple, ce principe pourrait conduire à imposer les motorisations GNV, l'électrique pour les camions de messagerie en milieu urbain, la pile à combustible pour les bus, en banalisant les surcoûts existants. Même si ces opérations ne permettaient pas d'éradiquer toute atteinte à l'environnement, elles n'en constitueraient pas moins la garantie d'une minimisation conséquente de ces atteintes.

\*  
\* \*

Au total et à titre de conclusion qui ne peut être que provisoire, le groupe a conscience du caractère essentiellement procédural des préconisations qu'il avance ; mais il lui a paru évident que son travail ne pouvait être que l'amorce d'une réflexion vaste, pluridimensionnelle et pluridisciplinaire justifiant une approche interministérielle sectorielle et transverse des transports, dont il appartient au ministre chargé des transports et à ses services de proposer les modalités précises, en termes de moyens humains mais aussi matériels et organisationnels.

En l'état, le groupe de travail a concentré son rôle sur la vérification du bien fondé ou non de la question de principe qui lui était posée. Son opinion unanime est que, pas plus qu'un autre, mais pas moins non plus, le secteur des transports, soit directement par ses modes de réalisation et de fonctionnement, soit indirectement, par les effets induits dont il est le vecteur conscient ou subreptice, n'a vocation à échapper à l'emprise à venir d'un principe dont les incertitudes persistantes du sens et de la portée, n'empêchent pas, dans les faits, l'extension, au moins médiatique, de l'usage. De la médiatisation à l'effet de droit, la distance peut rester grande. Elle peut aussi se réduire sous la pression des événements avec une rapidité imprévisible. Les drames du tunnel sous le Mont Blanc et du Concorde, sont à cet égard, démonstratifs de nouvelles exigences où le principe en cause peut se trouver mobilisé et devenir opérationnel. Il n'en paraît, donc, que plus utile de prendre conscience de la nécessité des travaux et initiatives à engager sur cette question.