Les millions des études d'impact

Autor(en): **Gilliard, Diane**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française**

Band (Jahr): **- (1992)**

Heft 45

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-848129

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Pas si chères, mais lourdes à digérer

Les millions de études d'impact

Déjà terrassés par la crise, les constructeurs suisses sont-ils achevés au nom de leur protection de l'environnement qui exige des études d'impact avant toute construction d'envergure ? Certains l'affirment, qui soulignent les millions et la perte de temps englouti par ces études. "Un fétu de paille comparé aux factures globales", répondent les bureaux d'étude. Le Département de l'énergie, des transports et des communications le confirme : sur les 14,9 milliards de frs.s. prévus pour la construction des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA), on estime au maximum à quelques dizaines de millions le coût de toutes les études d'impact.

Le bureau d'études lausannois Urbaplan a été chargé de coordonner un groupe de travail pour étudier l'impact sur l'environnement qu'auront les 34 kilomètres de l'autoroute N1 entre Yverdon et Avenches. Pour cela, 12 experts ont été occupés pendant 3 ans. Parmi eux, un géologue, un ingénieur du trafic, un biologiste, un forestier et un paysagiste, sans oublier les spécialistes de l'air, du bruit et de l'évaluation des risques. La facture se monte à 1,8 million de francs. Mais chaque kilomètre coûte en moyenne 50 millions...

Fred Wenger, un des patrons d'Urbaplan, explique que jusque dans les années 70, le critère principal pour évaluer un projet était son prix. "Aujourd'hui, la dimension écologique est aussi importante. Il s'agit de comparer les coûts environnementaux, financiers, sociaux, pour réaliser le projet le meilleur de tous ces points de vue."

L'ordonnance sur les études d'impact date de 1989. Elle impose ces études avant toute installation nouvelle d'une certaine importance : routes et voies ferrées, bien sûr, mais aussi parkings, centres commerciaux, usines, canons à neige ou ports de plaisance. Suivant l'importance du projet, les études durent des mois, voire des années, contribuant à gonfler la facture globale. Ce qui fait grincer les maîtres d'oeuvre: sont-elles bien nécessaires ? Comment juger de l'honnêteté des experts ?

Des études au service de qui ?

Beat Plattner, ancien chef du service de l'aménagement du territoire à l'Etat du Valais et directeur d'un bureau d'études à Sion, admet que cette législation est difficile à accepter pour le maître d'oeuvre privé : "On lui demande de payer un défenseur des intérêts opposés, on le force à publier un rapport critique et ainsi de faciliter la vie aux opposants du projet. Ensuite, il doit tenir compte d'aspects sans intérêt pour lui, qui font renchérir son projet sans forcément l'améliorer". Mais il ajoute : "Lorsque l'étude est menée dès les premiers pas d'un projet, elle contribue souvent à trouver des solutions techniques. Comment compter ce qui relève de la conception et ce qui relève de l'impact sur l'environnement?"

Il est conscient des deux écueils principaux qui menacent les études : une attitude trop protectrice de l'environnement au détriment des avantages qu'un projet apporte à la société des hommes; ou, au contraire, celle qui veut trop plaire au maître d'oeuvre.

Un autre défaut peut affecter les bureaux d'études : la spécialisation. Par exemple, lors de la construction d'une carrière dont l'accès passe à travers un village: "Si l'étude est confiée à un géologue, il répondra que la montagne ne va pas descendre, mais ne verra pas que c'est laid et que le passage des camions empoisonnera la vie des habitants. L'urbaniste en revanche verra les nuisances, trouvera une solution, mais oubliera peut-être que la montagne peut s'écrouler."

Contre cela, une solution: l'association de bureaux aux spécialisations multiples.

Un tabou stupide

Les fonctionnaires chargés d'évaluer les études d'impact font, en général, confiance aux experts. Si certains bureaux ont voulu profiter de la situation, ils ont vite disparu: "Il y a quand même des normes légales. Et la tâche des autorités est de peser les intérêts en présence", affirme-t-on à Berne. Pierre Chausson, responsable de la protection des eaux au service vaudois de l'environnement, est catégorique: "L'utilité des études d'impact est indéniable. Elles ne sont pas chères du tout si on les met en rapport avec les coûts. C'est vrai qu'elles prennent du temps, donc de l'argent. Mais elles évitent bien des ennuis."

Loredana Beretta, qui coordonne les études des projets fédéraux à l'Office fédéral de l'environnement, ajoute: "Le prix des études d'impact est un tabou. C'est stupide ! Dans de nombreux cas, le constructeur, c'est l'Etat, cantons ou Confédération. Il est juste qu'il se donne les moyens d'appliquer les lois qu'il a édictées. C'est le peuple qui a voté l'initiative de Rothenturm pour protéger les marais !" ■

La longue étude d'une ligne CFF

Les CFF sont de grands consommateurs d'études d'impact. Ueli Stöckli, ingénieur en trafic et membre de l'état-major de Rail 2000, prend comme exemple le nouveau tronçon de 45 kilomètres entre Mattstetten et Rothrist, dans les cantons de Berne, Soleure et Argovie. "L'étude d'impact a duré 2 ans. Son coût représente 10 à 15% du coût global, qui se monte à 1,5 milliard. La moitié des rapports d'impact coûtait déjà 2,5 millions !" Cette étude a mobilisé l'activité de spécialistes dans une douzaine de domaines : l'eau, l'air, le bruit, les vibrations, le sol, la faune, la flore, l'agriculture, la forêt, les sites, l'habitat et les loisirs. Les experts mandatés par les CFF ont sondé les ruisseaux, noté les passages du gibier, comptés les chauves-souris, fait des relevés archéologiques, arpenté les terres agricoles, recensé tous les bancs publics le long de la future ligne. "Nous avons refait des chemins pédestres, construit des tunnels pour le gros gibier. Pour les crapauds ou les hérissons, nous nous sommes contentés de tubes sous la voie ferrée." "Le projet était fait sur le mode de la "planification ouverte": cela signifie que nous avons eu au moins 120 séances avec les 35 communes concernées !, s'exclame l'ingénieur CFF, encore exténué. Hélas, nous n'avons pas trouvé de consensus. Si ce projet est mis à l'enquête en cette fin d'année, le premier tronçon pourrait être approuvé dans deux ans et les travaux commencer en 1995..." ■

Les blancs suisses se coulent dans la faille

Les Américains vont-ils se décider à boire du vin suisse ?
Montage : Ov. Meier

Les Américains vont-ils se décider à boire suisse? Leur menace d'une surtaxe de 200% à l'importation des vins blancs en provenance de la Communauté Européenne ouvre des perspectives aux producteurs suisses. Depuis trois ans, les exportateurs suisses ont une antenne à New York, le Swiss Wine Information Council. Tout en déplorant l'actuelle guerre du GATT, cette organisation affirme : "Les Américains considèrent le blanc suisse comme un vin haut de gamme. L'incertitude actuelle du marché ouvre une porte à nos importations".

La Suisse est solidaire de ses hypothétiques partenaires européens dans le conflit qui les oppose aux Etats Unis. Toutefois, la menace d'une taxe de 200% sur les vins blancs de la Communauté lui donne un regain d'intérêt pour le marché américain. Comme en témoigne Pierre Guberan qui représente "l'ABC wine producers association", soit 250 vignerons vaudois : "Lorsque j'ai eu connaissance des menaces américaines, j'ai immédiatement contacté le Swiss Wine Information Council à New York, afin qu'il me donne des adresses d'importateurs susceptibles de s'intéresser à nos vins. Depuis deux ans, nous essayons d'exporter, particulièrement en Allemagne. Mais il y a beaucoup de Suisses aux Etats-Unis, c'est un marché à prendre."

Condamnés à exporter

Les producteurs suisses sont condamnés à intensifier leurs exportations pour compenser la