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

française

Herausgeber: Le messager suisse

Band: - (1992)

Heft: 45

Artikel: Les millions des études d'impact

Autor: Gilliard, Diane

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-848129

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 19.11.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Pas si chères, mailourdes à digérer

de qui?

service de l'aménagement du ter-

ritoire à l'Etat du Valais et direc-

teur 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 inté-

rêts opposés, on le force à publier

un rapport critique et ainsi de fa-

ciliter la vie aux opposants du

projet. Ensuite, il doit tenir comp-

te d'aspects sans intérêt pour lui,

qui font renchérir son projet sans

forcément l'améliorer". Mais il

ajoute: "Lorsque l'étude est me-

née dès les premiers pas d'un pro-

jet, elle contribue souvent à trou-

ver 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 pro-

tectrice 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

Un autre défaut peut affecter

les bureaux d'études : la spéciali-

sation. Par exemple, lors de la

construction d'une carrière dont

l'accès passe à travers un village:

"Si l'étude est confiée à un géo-

logue, il répondra que la mon-

tagne ne va pas descendre, mais

ne verra pas que c'est laid et que le

passage des camions empoison-

nera la vie des habitants. L'urba-

niste en revanche verra les nui-

sances, trouvera une solution,

mais oubliera peut-être que la

montagne peut s'écrouler."

Les millions desétudes d'impact

la crise, les constructeurs suisses sont-ils achevés au nom de leur protection de l'environe bureau d'études launement qui exige des études d'impact avant toute construction d'envergure ? Certains l'affirment, qui soulignent les millions et la perte de temps engloutis 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

Déià terrassés par

estime au maximum à

de millions le coût de

quelques dizaines

toutes les études

d'impact.

sannois 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 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

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 études au service Contre cela, une solution: l'association de bureaux aux spécialisa-Beat Plattner, ancien chef du tions 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

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'acti-Vité 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 ex-Perts mandatés par les CFF ont sondé les ruisseaux, noté les passages du gibier, comp-

té 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



es 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 importa-

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

Condamnés à exporter

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

