

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

L'évaluation environnementale stratégique dans le secteur des transports

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

L'évaluation
environnementale
stratégique
dans le secteur
des transports

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale, créée par un Protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. La CEMT constitue un forum de coopération politique au service des Ministres responsables du secteur des transports, plus précisément des transports terrestres; elle leur offre notamment la possibilité de pouvoir discuter, de façon ouverte, de problèmes d'actualité concernant ce secteur et d'arrêter en commun les principales orientations en vue d'une meilleure utilisation et d'un développement rationnel des transports européens d'importance internationale.

Dans la situation actuelle, le rôle de la CEMT consiste surtout à :

- faciliter la mise en place d'un système paneuropéen intégré des transports qui soit économiquement et techniquement efficace, dont les performances relatives à la sécurité et à la protection de l'environnement correspondent aux plus hautes exigences possibles et dont la dimension sociale occupe pleinement la place qu'elle mérite;
- aider également à l'établissement d'un pont, sur le plan politique, entre l'Union Européenne et les autres pays du continent européen.

Le Conseil de la Conférence réunit les Ministres des Transports des 36 pays suivants qui sont Membres à part entière de la Conférence : Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Ex-République Yougoslave de Macédoine (E.R.Y.M.), Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Moldova, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Cinq pays ont un statut de Membre associé (Australie, Canada, États-Unis, Japon, Nouvelle-Zélande) et quatre, un statut de Membre observateur (Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Maroc).

Les travaux du Conseil sont préparés par un Comité des Suppléants, composé de hauts fonctionnaires représentant les Ministres. Ce comité est assisté dans sa tâche par des groupes de travail auxquels sont confiés des mandats spécifiques.

Parmi les questions étudiées présentement au sujet desquelles les Ministres sont appelés à prendre des décisions, on peut citer l'élaboration et la mise en oeuvre d'une politique paneuropéenne des transports, l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale dans le marché européen des transports, les questions spécifiques liées aux transports par chemins de fer, par routes et par voies navigables, les transports combinés, les transports et l'environnement, les coûts sociaux des transports, les tendances en matière de transports internationaux et les besoins en infrastructures, les transports pour les personnes à mobilité réduite, la sécurité routière, la gestion du trafic, l'information routière et les nouvelles technologies de communication.

Des analyses statistiques concernant l'évolution des trafics, des accidents de la route et des investissements sont publiées chaque année et permettent de connaître la situation du secteur des transports dans les différents pays européens.

Dans le cadre de ses activités scientifiques, la CEMT organise régulièrement des Symposiums, des Séminaires et des Tables Rondes sur des sujets relevant de l'économie des transports. Les résultats de ces travaux sont examinés par les instances appropriées de la Conférence, sous l'autorité du Comité des Suppléants, et servent de base à l'élaboration de propositions de décisions politiques à soumettre aux Ministres.

Le service de Documentation de la CEMT est l'un des principaux centres mondiaux de collecte d'informations dans le secteur des transports. Il alimente notamment une base de données TRANSDOC disponible sur CD-ROM ou accessible via les réseaux de télécommunications.

Le Secrétariat de la CEMT est rattaché administrativement au Secrétariat de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE).

Also available in English under the title:

STRATEGIC ENVIRONMENTAL ASSESSMENT IN THE TRANSPORT SECTOR

Des informations plus détaillées sur la CEMT sont disponibles sur Internet à l'adresse suivante :

<http://www.oecd.org/cem/>

© CEMT 1997 – Les publications de la CEMT sont diffusées par le Service des Publications de l'OCDE,
2, rue André-Pascal, F-75775 PARIS CEDEX 16, France

AVANT-PROPOS

La planification dans les transports est une science complexe et inexacte. Elle doit tenir compte des nombreuses variables économiques, sociétales, démographiques et géographiques, qui influent sur la mobilité des personnes et la circulation de marchandises. Jusqu'à une date récente, la planification des transports accordait peu d'attention aux conséquences, et en particulier aux effets sur l'environnement, de la mobilité grandissante. Il est désormais largement admis que ces conséquences pour l'environnement doivent être mieux intégrées dans le processus décisionnel touchant aux transports. De nouvelles techniques s'avèrent nécessaires pour contribuer à mieux évaluer et mieux comprendre ces effets. L'évaluation stratégique de l'impact sur l'environnement (ESIE) s'affirme comme un instrument potentiellement très efficace pour évaluer de manière plus systématique et structurée les impacts sur l'environnement des politiques, de programmes et des plans de transport.

Assurément, le recours croissant à l'évaluation de l'impact des projets sur l'environnement contribue à s'assurer que les projets sont mis en œuvre en réduisant au minimum la dégradation de l'environnement. L'évaluation stratégique permet d'englober une perspective plus large, d'étudier des solutions de rechange à un stade précoce et de mettre l'accent sur les problèmes d'environnement dès le début de la planification. L'ESIE est une technique qui manque encore de précision. Cependant, son objectif est clair : il s'agit d'intégrer pleinement les facteurs environnementaux dans toutes les prises de décisions concernant le secteur des transports.

Il importe de noter que le Conseil des Ministres de la Conférence Européenne des Ministres des Transports, tenu à Berlin les 21 et 22 avril 1997, a officiellement approuvé les principes de l'ESIE énoncés dans cette publication. Ils ont fait connaître leur engagement par le message sans équivoque intitulé «Mettre en pratique l'ESIE». Les ministres souhaitent voir appliquer l'ESIE et tirer les enseignements de l'expérience ainsi acquise. C'est grâce à un échange d'informations et à des exemples pratiques que l'on améliorera l'efficacité et la compréhension de cette technique.

Cette publication devrait contribuer à cet échange d'informations et à une application de plus en plus fréquente et plus rigoureuse de l'ESIE aux échelons national et international.

Le rapport a été préparé par Ann Dom, *Environmental Consultant*, et finalisé par le groupe sur les transports et l'environnement de la CEMT.

TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE	7
Rôle de l'évaluation stratégique de l'impact sur l'environnement (ESIE)	7
Situation dans les différents pays	7
L'ESIE dans le contexte international	8
L'ESIE dans le secteur des transports	9
L'ESIE et les réseaux de transport transeuropéens	10
Questions clés et Recommandations	10
1. INTRODUCTION	13
2. CONTEXTE GÉNÉRAL	15
A. Concepts et définitions	15
B. Rôle de l'ESIE	16
C. Liens avec l'EIE d'un projet	17
D. Processus d'ESIE	18
E. Techniques d'ESIE	19
F. Pratiques et procédures nationales	20
G. L'ESIE dans les organisations internationales	26
H. L'ESIE à la Commission européenne	26
3. L'ESIE APPLIQUÉE AUX POLITIQUES, PLANS ET PROGRAMMES DE TRANSPORT	39
A. Rôle et portée de l'ESIE dans le secteur des transports	39
B. Expériences nationales	40
C. ESIE des réseaux de transport transeuropéens	45
D. Actions de recherche à la Commission européenne	53
E. OCDE : Recherche sur les transports routiers	61
4. RECOMMANDATIONS	63
A. Diffusion de l'information et formation	63
B. Évaluation de l'impact de la politique des transports sur l'environnement	64
C. Amélioration des objectifs et des indicateurs de viabilité économique	64
D. Élévation de l'ESIE au rang d'outil d'analyse stratégique de la viabilité écologique	65
E. Méthodologie	65
F. Mise en pratique de l'ESIE	66
G. Stratégie d'ESIE pour les réseaux transeuropéens	66

H. Lancement du processus d'ESIE pour les réseaux paneuropéens	69
I. Intégration de l'ESIE dans les mécanismes de financement	69
Notes	70
<i>Annexe 1</i> : Dispositions relatives à l'ESIE en vigueur en Europe	73
<i>Annexe 2</i> : Recherches et études réalisées dans le domaine de l'ESIE	81
<i>Annexe 3</i> : Application de l'ESIE dans les transports : projets de recherche	87
<i>Annexe 4</i> : Application de l'ESIE dans les transports : expériences européennes, nationales et de l'Union européenne	95

SYNTHÈSE

RÔLE DE L'ÉVALUATION STRATÉGIQUE DE L'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT (ESIE)

L'évaluation stratégique de l'impact sur l'environnement ou ESIE est l'application de l'évaluation de l'impact sur l'environnement aux grandes options stratégiques (politiques¹, plans et programmes) qui précèdent les projets individuels. L'ESIE suscite un intérêt croissant sur le plan international. La raison en est double : l'ESIE constitue une mesure complémentaire à l'évaluation de l'impact des projets sur l'environnement (EIE) qu'améliore l'efficacité de l'évaluation; l'ESIE est un instrument de promotion du développement durable, il est plus adapté à traiter les impacts environnementaux des systèmes de transport dans leur ensemble, ainsi que d'évaluer des stratégies de transports alternatives.

Pour être pleinement efficace, l'évaluation de l'impact sur l'environnement doit se faire à différents niveaux, correspondant aux différents stades de planification. Le principal objectif de cette approche par séquentielle est d'assurer que chaque impact potentiel soit évalué au stade de planification le plus approprié.

Les procédures d'ESIE vont nécessiter une meilleure intégration des aspects suivants des pratiques traditionnelles de planification. Une approche multimodale est nécessaire de telle sorte que la route, le rail, l'air et les projets de transport par eau ne soient pas évalués isolément des possibles alternatives et de telle sorte que l'on prenne pleinement en considération les liens inter-modaux. La planification des infrastructures doit être intégrée avec l'aménagement du territoire. L'impact des décisions d'aménagement du territoire sur le trafic et l'impact des infrastructures de transport sur le développement local doivent recevoir une pleine attention. Les processus de planification locaux, régionaux et nationaux doivent interagir et une prise en compte adéquate des impacts environnementaux doit être incorporée à tous les niveaux de prise de décisions.

SITUATION DANS LES DIFFÉRENTS PAYS

Au cours des dernières décennies, plusieurs pays ont mis en place des systèmes d'ESIE contraignants ou volontaires et/ou adopté des directives dans ce

domaine. Les systèmes les plus avancés sont ceux que l'on trouve aux États-Unis et aux Pays-Bas. L'Australie et la Nouvelle-Zélande ont adopté un cadre juridique ouvrant la voie à une évaluation plus stratégique de l'impact sur l'environnement, mais ces dispositions ne sont que rarement mises en pratique. Différents États membres de l'Union européenne (notamment l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, la Finlande, la France, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Suède) ont adopté récemment des dispositions relatives à l'évaluation de l'impact de certaines actions sur l'environnement. Quant aux pays d'Europe centrale et orientale, ils commencent peu à peu à s'intéresser à l'ESIE.

Sur le plan international, l'ESIE fait également des apparitions de plus en plus fréquentes «sur le terrain». Ce phénomène s'observe dans différents pays et à différents niveaux de planification (le plus souvent toutefois au niveau des plans et des programmes). Si l'ESIE s'applique généralement à l'aménagement du territoire, elle n'est cependant pas absente d'autres secteurs, tels que l'agriculture, l'industrie, l'énergie, les transports, le tourisme, la gestion des ressources en eau et la gestion des déchets. Le manque d'informations concernant des situations concrètes constitue toutefois un frein puissant au développement effectif de l'ESIE.

L'ESIE DANS LE CONTEXTE INTERNATIONAL

Plusieurs organisations internationales ont reconnu la nécessité de l'ESIE et soit mettent en place des procédures et des directives, soit examinent la possibilité de le faire. Des initiatives récentes en ce sens ont été prises par la Commission européenne, la Banque mondiale, la BERD, l'OCDE et bien d'autres.

La Commission européenne reconnaît depuis longtemps la nécessité d'intégrer la composante environnementale, par le biais de l'ESIE, dans le processus décisionnel. La DG XI a ainsi proposé une directive concernant l'ESIE dès 1991. Une version profondément remaniée est en cours d'examen. L'octroi de subventions aux investissements dans le cadre des Fonds structurels est subordonné au respect de certaines exigences en matière d'ESIE. La directive sur les oiseaux et l'habitat fait également référence au principe de l'ESIE. Une communication interne sur les procédures au sein de la Commission contient des dispositions concernant l'évaluation de l'impact sur l'environnement des actions et propositions législatives de la Commission. Enfin, plusieurs initiatives de recherche en matière d'ESIE ont été lancées par les différentes directions générales de la Commission (mise au point de méthodes d'ESIE pour les réseaux transeuropéens, études-pilotes lancées par la DG XI, inventaire des procédures d'ESIE).

L'ESIE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

En ce qui concerne les actions stratégiques engagées dans le secteur des transports, l'ESIE apporte une contribution particulièrement utile à l'analyse et à l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte multinational. L'articulation et le ciblage de l'analyse sur les principaux coûts et avantages environnementaux de chaque mode de transport, la comparaison intégrée des diverses options de planification et de gestion et la fourniture d'informations utiles aux décideurs afin de les aider à prendre les décisions les plus « durables » se trouvent ainsi facilités.

Des études récentes sur l'application de l'ESIE au secteur des transports dans l'UE, aux États-Unis et au Canada montrent que le secteur des transports fait l'objet d'une ESIE dans la plupart de ces pays, qui sur une base volontaire, qui sur une base contraignante. En revanche, les exemples dans les PECO restent limités en nombre.

L'approche vis-à-vis de l'ESIE varie considérablement d'un pays à l'autre : les différences reflètent les choix qu'ils opèrent concernant :

- la réalisation d'une ESIE distincte ou son intégration dans les analyses coût-avantages ou multicritères, couvrant également les impacts économiques et sociaux;
- les évaluations modales ou multimodales : les évaluations multimodales sont rares dans la plupart des pays, ce qui s'explique par le fait que les plans émanent d'instances « sectorielles » différentes.

Pour améliorer le bilan écologique des transports, la Commission européenne entend faire de l'ESIE une composante à part entière du processus décisionnel en matière d'infrastructures de transport². La Commission a adopté des lignes directrices³ pour les projets du réseau transeuropéen (TEN), lignes directrices qui incluent des exigences de développement des méthodes d'analyse adaptées à l'ESIE tant pour ce qui est du réseau que pour certains corridors. Il est demandé à la Commission de rendre un rapport sur le développement des méthodologies appropriées avant juillet 1999 au plus tard. L'ESIE sera, toutefois, peut-être problématique dans son application étant donné le stade déjà avancé d'identification des projets.

L'ESIE du réseau ferroviaire européen à grande vitesse menée en 1992 par la direction générale des transports montre que l'ESIE peut être efficacement appliquée à un stade extrêmement précoce du processus décisionnel. Il montre également que les méthodes et outils existants peuvent s'appliquer avec bonheur à l'ESIE des RTE, à condition que des efforts soient déployés pour développer les bases de données nécessaires.

L'ESIE ET LES RÉSEAUX DE TRANSPORT TRANSEUROPEËNS

Pour préparer la future ESIE des RTE (ou de certains de leurs corridors) et établir un cadre d'évaluation de sa politique commune des transports, la Commission a lancé une série d'initiatives de recherche. Celles-ci s'inscrivent dans le cadre soit du 4^e programme-cadre, soit d'études méthodologiques commanditées par la DG VII et la DG XI.

QUESTIONS CLÉS ET RECOMMANDATIONS

Pour favoriser l'application de l'ESIE au secteur des transports, des solutions doivent être trouvées aux problèmes clés suivants :

- insuffisances au niveau de l'échange d'informations (sur les méthodes, la recherche et les applications pratiques) et manque de formation des acteurs impliqués dans le processus;
- un manque d'expérience dans l'évaluation des politiques (la pratique actuelle porte principalement sur le stade de la planification et de la programmation);
- difficultés à établir des objectifs et des indicateurs qui prennent en compte de façon optimale les besoins d'évaluation à chaque niveau de planification;
- difficultés à sélectionner et à définir des alternatives pertinentes et réalisables, à évaluer dans le cadre de l'ESIE, en particulier dans l'approche unimodale, qui caractérise toujours la planification des transports;
- nécessité de mener des travaux de recherche supplémentaires sur certaines techniques d'évaluation;
- opacité du lien avec la prise de décision (et le financement) et nécessité d'une approche plus intégrée entre les différents exercices d'évaluation (environnement, trafic et conséquences socio-économiques);
- processus de consultation et de participation du citoyen : nécessité de mettre sur pied des procédures et des méthodes adaptées au niveau stratégique.

Les actions suivantes sont recommandées pour répondre à ces questions.

Mettre en pratique l'ESIE. L'expérience montre que les méthodes sont non seulement validées mais aussi développées par leur application pratique. L'argument selon lequel l'ESIE est encore un domaine en pleine évolution ne doit plus être considéré comme un obstacle à sa mise en pratique. Les Ministres devraient convenir de promouvoir des ESIE-pilotes dans le secteur des transports.

Améliorer la diffusion de l'information et la formation. Le développement d'un processus d'ESIE efficace passe avant tout par la disponibilité d'informations

pratiques et de documentation. La fourniture d'une formation adéquate à toutes les parties impliquées dans l'ESIE est une deuxième condition à remplir. Des séminaires internationaux sur les méthodologies, les recherches et les applications pratiques de l'ESIE pourraient jouer un rôle utile ainsi que des associations de professionnels du domaine. Des séminaires de formation seront nécessaires pour les fonctionnaires et les organisations non gouvernementales, experts et non-experts, pour améliorer l'application en pratique de l'ESIE. La coordination de la recherche et des initiatives, particulièrement entre les gouvernements nationaux et les institutions financières internationales deviendrait importante au fur et à mesure que l'ESIE se répandra. Le développement et la documentation sur l'étendue des méthodes, plutôt que le développement d'une méthodologie standard seront les approches les plus prometteuses. Développer et fournir des informations sur un éventail de méthodes plutôt que développer une « méthodologie-type ».

Mener des travaux de recherche supplémentaires sur la méthodologie. Les aspects méthodologiques de l'ESIE dans le secteur des transports font l'objet d'une recherche intensive, notamment au sein de la Commission européenne. Toutefois, certaines questions spécifiques et nouvelles techniques d'évaluation requièrent une analyse plus approfondie. Ceci s'applique en particulier à l'évaluation cumulative, évaluation des effets secondaires aux investissements dans les infrastructures, et analyse du cycle de vie.

Promouvoir l'évaluation environnementale des politiques de transport. Dans la plupart des secteurs, l'ESIE ne dépasse pas encore le stade de la planification et de la programmation. Or, pour être pleinement efficace, l'ESIE devrait aussi être développée au niveau politique⁴. Un tel développement devrait être partie intégrante des processus d'élaboration des politiques plutôt que de constituer un test *ex post* d'acceptabilité de ces politiques.

Clairement identifier les objectifs et les indicateurs. Une étape difficile mais essentielle dans l'application du concept de développement durable au travers du processus d'ESIE, est de poser des objectifs et des buts clairs et de sélectionner des indicateurs de développement durable. Ceci a besoin d'être déterminé par les ministères des transports en liaison avec les ministères de l'environnement, de l'économie, des finances et autres concernés.

Intégrer l'ESIE dans la prise de décisions. Pour assurer que les préoccupations environnementales soient pleinement intégrées dans le processus décisionnel, les conclusions de l'ESIE doivent être prises en compte au même titre que les considérations financières et les évaluations socio-économiques. La solution consisterait soit à étendre le champ de l'ESIE aux conséquences socio-économiques, soit à élaborer des procédures d'évaluation distinctes mais efficacement reliées les unes aux autres.

Lancer le processus d'ESIE pour les réseaux paneuropéens. L'ESIE peut être utilisée pour contrebalancer l'approche unimodale généralement adoptée et contribuer à l'adoption d'une approche multimodale en particulier dans le développement des réseaux de transport paneuropéens. Un échange d'informations entre les pays de la CEMT doit être poursuivi en ce domaine.

Élaborer une stratégie cohérente en ce qui concerne l'ESIE des RTE. L'ESIE des RTE doit devenir un processus itératif et un outil de communication permanent entre tous les acteurs impliqués dans le processus de planification. Des procédures efficaces pour s'assurer de liens consistants avec le processus de prise de décision ont besoin d'être développées comme dans le cas des procédures de consultation, y compris du public.

Subordonner certains financements à l'ESIE. Les institutions de financement internationales constituent l'une des clefs de voûte du développement futur des systèmes de transport nationaux et internationaux. Or, bien que la plupart d'entre elles aient reconnu la nécessité de l'ESIE et examinent les dispositions qui peuvent être prises dans ce domaine, l'évaluation environnementale se confine encore très souvent au niveau du projet. La pratique montre que beaucoup de projets ne sont évalués que d'une manière segmentée lors de l'approbation de chaque tronçon. Introduire l'ESIE comme faisant partie des mécanismes de financement pourrait éviter cette tendance dans une certaine mesure de même que des procédures de sélection ou de présélection.

S'assurer que les procédures d'ESIE sont efficaces. Les délais de planification ont un coût réel et doivent être minimisés dans la mesure du possible. En introduisant l'ESIE, des opportunités de simplification des procédures de planification doivent être recherchées plutôt que de simplement ajouter des couches supplémentaires de bureaucratie.

INTRODUCTION

Pour que la prise de décision soit un processus intégré, il faut que les effets sur l'environnement soient examinés non seulement au niveau du projet isolé, mais aussi aux niveaux des politiques⁵, des plans et des programmes. Au plan international, on s'accorde de plus en plus à reconnaître que la mise en place d'une évaluation stratégique de l'impact sur l'environnement (ESIE) est essentielle pour assurer la prise en compte des considérations d'environnement à tous les niveaux du processus décisionnel. Bien que l'ESIE soit une discipline en pleine expansion, plusieurs pays se sont dotés, au cours des dernières décennies, de systèmes d'ESIE fonctionnant sur une base contraignante ou volontaire.

Dans le secteur des transports, l'ESIE s'avère être un outil particulièrement utile d'aide à l'analyse et à l'évaluation écologique dans les approches multimodales. L'articulation et le ciblage de l'analyse environnementale sur les principaux coûts et avantages environnementaux de chaque mode de transport, la comparaison, selon une approche intégrée, des diverses solutions et la mise à disposition des informations nécessaires à une prise de décision écologiquement justifiée se trouvent en effet facilités.

En ce qui concerne l'application de l'ESIE au secteur des transports, de nombreuses actions de recherche et initiatives concrètes ont été lancées, tant au niveau national qu'international. Il est clair qu'une coordination internationale des initiatives et un échange optimal d'informations sont des conditions préalables indispensables, surtout lorsqu'il s'agit d'évaluer des actions transfrontalières (tels que les réseaux de transport transeuropéens).

Après avoir défini le concept de l'ESIE et expliqué le lien qui l'unit à l'évaluation de l'impact sur l'environnement (EIE) des projets, le deuxième chapitre donne un bref aperçu des procédures et pratiques ESIE existantes. Le troisième chapitre passe en revue les questions et développements récents de l'ESIE dans le secteur des transports. Après un tour d'horizon des pratiques en vigueur dans différents pays, ce chapitre mettra surtout en lumière les travaux de recherche entrepris au sein de la Commission européenne, qui a lancé diverses initiatives intéressantes, notamment en ce qui concerne l'évaluation des réseaux de transport transeuropéens (RTE). Le quatrième et dernier chapitre formule des recommandations d'action et de recherche et propose un certain nombre d'actions prioritaires.

CONTEXTE GÉNÉRAL

A. CONCEPTS ET DÉFINITIONS

Les processus de planification passent généralement par différents stades décisionnels. Les politiques, plans, programmes et projets qui, dans certaines démarches, composent ces différents stades, peuvent se définir comme suit :

- politique : dans le contexte de cette publication, le terme « politique » se réfère aux orientations établies par les instances gouvernementales (et non aux engagements électoraux des parties politiques);
- plan : ensemble d'objectifs coordonnés et planifiés dans le temps en vue de la mise en œuvre d'une politique dans un secteur ou un domaine particulier;
- programme : ensemble de projets dans un secteur ou un domaine particulier.

Les politiques, les plans et les programmes sont souvent désignés par les lettres PPP. La présente publication utilisera également le terme générique « action stratégique » pour faire référence à ces trois concepts.

Pour être efficace, l'évaluation de l'impact sur l'environnement doit s'appuyer sur une approche séquentielle, c'est-à-dire être appliquée à chaque étape du processus de planification. Le principal objectif de l'approche séquentielle dans l'évaluation environnementale est de s'assurer que chaque impact potentiel soit effectivement évalué au niveau de planification le plus approprié.

Les évaluations environnementales peuvent, en gros, se répartir en deux grandes catégories :

- L'évaluation de l'impact sur l'environnement (EIE), qui concerne des projets pris isolément.
- L'évaluation stratégique de l'impact sur l'environnement (ESIE), qui concerne des actions stratégiques.

Bien que l'ESIE soit diversement définie et appliquée, la présente publication s'en tiendra à la définition suivante :

- L'évaluation stratégique de l'impact sur l'environnement (ESIE) désigne le processus d'évaluation des politiques, des plans et des programmes (PPP) dont l'approbation précède chronologiquement celle des projets individuels. Plus spécifiquement, l'ESIE peut se définir comme un processus formel, systématique et global d'évaluation de l'impact sur l'environnement d'une action stratégique et de ses variantes. La préparation d'un rapport sur les résultats de cette évaluation et l'intégration de ces résultats à une prise de décision responsable font partie de ce processus⁶.

B. RÔLE DE L'ESIE

L'ESIE suscite un intérêt croissant sur le plan international. La raison en est double :

L'ESIE, version améliorée de l'EIE

L'efficacité et l'efficience des systèmes d'EIE des projets suscitent des inquiétudes de plus en plus vives. La prise de décision concernant les projets est souvent tributaire des décisions prises à l'échelon supérieur, et celles-ci ne prennent pas assez en compte les effets sur l'environnement. Des études récentes sur l'EIE – tels que l'examen quinquennal de la mise en œuvre de la Directive 85/337/CEE et différents rapports nationaux – ont mis en évidence un certain nombre de problèmes importants liés à l'EIE et les limites de l'exercice. Les principaux reproches que l'on peut adresser à l'EIE sont les suivants⁷ :

- l'évaluation de l'impact sur l'environnement des activités résultant indirectement ou de manière induite d'un développement majeur est difficile au niveau des projets;
- l'exclusion d'un certain nombre de variantes : lorsque le moment est venu d'évaluer un projet, des options ou variantes ont été écartées par des décisions prises en amont;
- l'EIE d'un projet est insuffisante pour évaluer les effets cumulés et à grande échelle.

L'ESIE peut raccourcir les délais nécessaires à l'EIE d'un projet et faciliter la démarche puisqu'elle permet d'identifier les problèmes, de recueillir les données de référence nécessaires et de rassembler les données existantes. Dans certains cas, elle peut même rendre superflue l'EIE au niveau d'un projet.

L'ESIE comme instrument de promotion du développement durable

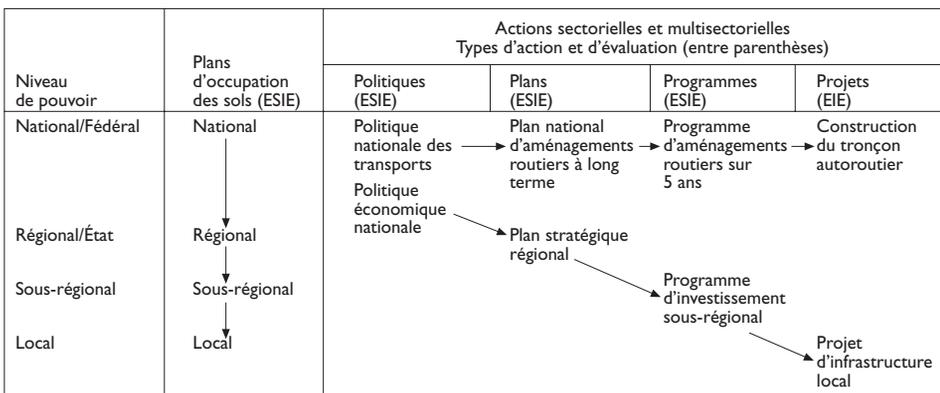
L'ESIE peut devenir un instrument de promotion du développement durable, qui postule l'intégration de considérations environnementales dans les plans de développement. Des objectifs de viabilité écologique ont été fixés par différents traités et accords internationaux ou nationaux. L'ESIE peut également aider à déterminer la mesure dans laquelle une action stratégique est conforme à ces objectifs. En tant que telle, l'ESIE peut être un outil d'intégration essentiel des facteurs environnementaux dans les politiques sectorielles, et ce à tous les niveaux de la prise de décision.

C. LIENS AVEC L'EIE D'UN PROJET

Les fonctions d'évaluation de l'ESIE sont fondamentalement les mêmes que celles de l'EIE mais s'en écartent néanmoins par quelques différences importantes (voir figure 1) :

- Le champ couvert par l'ESIE est plus vaste :
 - La couverture géographique d'une ESIE tend à être beaucoup plus large que celle d'une EIE. L'action proposée porte aussi sur un ensemble de projets différents plutôt que sur un projet unique.

◆ Figure 1. **Cheminement des actions et des évaluations dans un système de planification et d'évaluation séquentiel**



Note : Le tableau ci-dessus représente, de manière schématique, un ensemble de relations qui, dans la réalité, peuvent s'avérer plus complexes. En général, les actions se situant au niveau séquentiel le plus élevé (politiques nationales, par exemple) requièrent les formes d'ESIE les plus générales et les moins détaillées.

Source : Université de Manchester, EIA Leaflet Series: Strategic Environmental Assessment.

- L'éventail des options envisageables est plus large : la comparaison des diverses options envisageables est le principal objectif de chaque processus d'ESIE.
- L'éventail des impacts environnementaux à évaluer est différent : l'ESIE sert généralement à évaluer les impacts liés aux problèmes de viabilité écologique (utilisation des ressources naturelles, effet de serre, acidification, biodiversité, etc.), les effets globaux et régionaux, alors que l'EIE s'attache à analyser les impacts plus locaux. Certains systèmes d'EIE intègrent également les conséquences socio-économiques.
- L'ESIE est un processus par objectifs : les objectifs environnementaux (objectifs quantitatifs ou spécifications qualitatives) constituent le cadre d'évaluation de l'action par rapport aux politiques d'environnement et de développement durable.
- Le délai qui s'écoule entre la planification, l'approbation et la mise en œuvre d'une action est beaucoup plus long dans le cas de l'ESIE. Aussi le contenu de l'action proposée va-t-il moins dans les détails; celle-ci est davantage susceptible d'être modifiée à un stade antérieur du processus de planification; les prévisions concernant l'impact de l'action sont plus aléatoires. L'ESIE doit donc être un processus souple et dynamique.
- Les informations nécessaires à la prise de décision concernant les PPP doivent être généralement moins détaillées et précises que pour l'évaluation d'un projet, surtout au stade le plus élevé du processus de planification.

Bien que les processus d'ESIE et d'EIE soient globalement similaires, l'ESIE sera toujours fondamentalement différente de l'EIE d'un projet en ce qu'elle nécessite plus de simplicité, de souplesse, de capacité d'adaptation, de capacité à intégrer des jugements de valeur, de science de l'estimation la plus plausible. L'ESIE requiert une approche spécifique pour répondre à la philosophie de l'action gouvernementale et à son évolution.

D. PROCESSUS D'ESIE

Bien que les processus d'ESIE puissent varier en fonction du niveau de l'action stratégique, des procédures sectorielles et des procédures de planification nationales, on peut identifier les grandes étapes suivantes⁸ :

1. Étude des besoins afin de déterminer la nécessité d'ESIE à ce stade du processus de planification.
2. Définition des objectifs de l'action stratégique et des objectifs et/ou cibles en matière d'environnement.

3. Détermination de la portée écologique – identification des :
 - limites physiques/régionales;
 - des impacts à prendre en compte;
 - options à évaluer.
4. Réalisation de l'ESIE :
 - Prédications concernant l'impact environnemental de l'action et de ses variantes.
 - Évaluation de l'importance de l'impact (par rapport aux objectifs environnementaux, par exemple).
 - Formulation de recommandations : solutions de rechange et mesures d'atténuation et de contrôle préconisées.
5. Préparation du rapport d'ESIE et examen par l'autorité compétente.
6. Consultation des autorités compétentes en matière d'environnement et participation du citoyen.
7. Décision : prise en compte des résultats de l'ESIE et de la consultation.
8. Mécanismes de contrôle.
9. Réalisation d'évaluations environnementales complémentaires (à un stade ultérieur du processus de planification, sous forme d'EIE d'un projet, par exemple).

E. TECHNIQUES D'ESIE

Les techniques d'ESIE peuvent se répartir en plusieurs catégories :

- les techniques déjà utilisées dans l'EIE d'un projet, mais qui ont été adaptées à une forme d'évaluation plus stratégique;
- les techniques déjà utilisées dans l'analyse des politiques et les études de planification, et qui peuvent être appliquées à l'évaluation stratégique moyennant certains aménagements, diverses formes d'analyse de scénarios et de simulation, techniques de prévision à l'échelle régionale et techniques d'analyse des rapports « entrée-sortie », systèmes d'information géographique (SIG), systèmes de modélisation (réseau de trafic, par exemple), techniques d'évaluation des politiques et des programmes (analyse multicritères, analyse de réalisation des objectifs, analyse coût-avantages, analyse de sensibilité, ...);
- les nouveaux outils et méthodes d'évaluation développés actuellement pour faire face aux contraintes spécifiques de l'ESIE, telles que les méthodes d'analyse du cycle de vie (ACV) et d'évaluation de l'effet cumulé;

- recherche bibliographique, avis des milieux spécialisés (étude Delphi, ateliers, interviews), consultation de non-spécialistes.

F. PRATIQUES ET PROCÉDURES NATIONALES

Au cours des dernières décennies, plusieurs pays se sont dotés de systèmes d'ESIE pour l'évaluation des actions stratégiques. Les systèmes d'ESIE de Californie (instaurés il y a plus de 20 ans) et des Pays-Bas en sont deux exemples particulièrement significatifs. L'Australie et la Nouvelle-Zélande ont adopté un cadre juridique ouvrant la voie à des formes d'évaluation plus stratégiques, mais ces dispositions ne sont que rarement mises en pratique. Ces dernières années, plusieurs États membres de l'UE (Allemagne, Belgique, Danemark, Finlande, France, Pays-Bas, Royaume-Uni et Suède) ont également adopté des dispositions prévoyant l'évaluation de l'impact sur l'environnement de certaines actions. L'encadré 1 donne quelques exemples représentatifs de la pratique de l'ESIE dans différents pays (les cas d'ESIE dans le secteur des transports sont examinés au chapitre 3).

États-Unis

Le *National Environmental Policy Act* de 1969 comporte des dispositions concernant l'évaluation environnementale des principales actions engagées par le gouvernement fédéral. Des dossiers d'impact sur l'environnement peuvent être préparés, et sont dans certains cas obligatoires pour les actions générales du gouvernement fédéral, telles que l'adoption de nouveaux programmes ou de nouvelles réglementations par les agences. Les agences sont tenues de préparer des dossiers sur les incidences des actions générales de manière à assurer leur conformité avec la politique et avec les thèmes clés de la programmation et de la prise de décision au sein de l'agence.

Lorsqu'elles établissent des dossiers d'impact sur les actions générales (même lorsque les propositions émanent de plusieurs agences), les agences sont invitées à évaluer la ou les propositions selon les méthodes suivantes⁹ :

- a) Géographiquement, en prenant en compte les actions ayant la même localisation générale, telles que les eaux naturelles, une région ou une zone urbaine.
- b) Génériquement, en prenant en compte les actions présentant des similitudes : profil temporel commun, impacts, variantes, méthode de mise en œuvre, milieux ou thèmes couverts.
- c) En fonction du développement technologique, en prenant en compte les programmes de recherche, de développement ou de démonstration de nouvelles technologies, lancés par le gouvernement fédéral ou

Encadré 1. Quelques exemples significatifs d'ESIE

– Canada : Budget fédéral canadien

L'ESIE du budget fédéral, qui consiste en un commentaire préliminaire des effets sur l'environnement des dépenses publiques, se limite à trois secteurs clés (énergie, agriculture et politique industrielle). Les conclusions soulignent les contradictions les plus flagrantes entre les déclarations d'intention sur l'intégration du couple environnement-économie et les priorités budgétaires. L'ESIE met en évidence la pertinence d'un examen minutieux des budgets annuels et des prises de position écologiques sous-jacentes et illustre ce qui peut et doit être fait dans ce domaine.

– Danemark : Projet de loi sur les normes de rendement énergétique des équipements consommateurs d'énergie, 1994

Ce projet de loi s'inscrit dans le prolongement d'une part du programme danois «Energy 2003», qui vise à améliorer le rendement énergétique, et d'autre part de la directive de la Commission européenne relative à l'étiquetage des appareils ménagers. Il autorise le ministre de l'Énergie à fixer les normes de conception des appareils et de consommation énergétique. L'ESIE a été réalisée en vue de la fixation de normes pour les réfrigérateurs ménagers et les lave-linge.

– France : Zones d'exploitation de carrières dans les Yvelines

Depuis 1993, l'établissement des plans d'exploitation départementaux est régi par la loi sur l'exploitation des carrières. Ces plans aident les autorités consultatives et les préfets chargés de délivrer les permis d'exploitation. La nouvelle procédure prévoit une évaluation environnementale des lieux d'implantation possibles des zones. Dans le cas des Yvelines (région Ile-de-France), de nouvelles zones d'exploitation doivent être prospectées afin de faire face à la demande croissante de matériaux marneux, argileux et calcaires, utilisés par l'industrie du ciment. Le but de l'évaluation environnementale est d'identifier les zones d'exploitation envisageables et de concilier au mieux les contraintes économiques et les considérations écologiques, compte tenu des possibilités et des limites technologiques.

– Irlande : Plan national 1994-1999

Cet exemple concerne l'évaluation de l'impact des stratégies et opérations contenues dans le plan national irlandais 1994-1999. Ce plan de développement économique multisectoriel et pluriannuel a été établi conformément aux dispositions relatives aux Fonds structurels de l'Union européenne. Les secteurs de développement couverts comprennent les transports et les infrastructures environnementales, l'agriculture et le développement rural, les ressources humaines, le tourisme, l'énergie et les télécommunications, le développement local, la pêche et l'industrie. Le plan et son profil écologique ont fait l'objet d'une évaluation stratégique dans le cadre de la préparation du cadre d'appui communautaire. Des formes d'intervention ont été identifiées à l'issue de l'exercice.

(voir page suivante)

(suite)

– **Pays-Bas : Schéma directeur pour l'approvisionnement électrique**

Le schéma directeur national sert de fil conducteur pour le choix des combustibles, l'implantation des principales centrales électriques, le tracé des lignes d'alimentation. L'évaluation stratégique menée dans le cadre du décret EIA a permis d'estimer l'impact de diverses options sur les indicateurs environnementaux tels que le réchauffement terrestre, la biodiversité, les déchets et la sécurité.

– **Pays-Bas : Approvisionnement en eau potable**

Cette ESIE, menée conformément au décret EIE, a montré son utilité dans la prospection et l'évaluation de nouvelles sources d'eau potable. Les effets sur l'assèchement des nappes aquifères et des sols et sur la biodiversité ont été étudiés de manière approfondie à l'aide de modèles, s'appuyant notamment sur les SIG.

– **Royaume-Uni : Nouveau plan de structure du Lancashire**

Le plan de structure organise l'occupation des sols du Lancashire au sens large du terme. Il consiste en un ensemble de 13 domaines d'action (paysages ruraux, mesures de protection de l'environnement, zones vertes, terres agricoles, tourisme et loisirs, etc.). Chaque domaine d'action comporte un certain nombre d'orientations. Les effets sur l'environnement de chaque orientation sont traduits en points et comptabilisés dans une matrice. Le total des points obtenus indique la viabilité écologique de chaque orientation.

– **États-Unis : Programme de restauration de l'environnement et de gestion des déchets**

Le ministère américain de l'Énergie a préparé cette ESIE en vue de l'élaboration d'un programme intégré de restructuration de l'environnement et de gestion des déchets. Le programme comporte des actions de restauration de l'environnement, des activités de gestion des combustibles nucléaires irradiés et de gestion des déchets (déchets de haute activité, déchets transuraniques, déchets mixtes de faible activité, déchets de taille supérieure aux déchets de la classe C et déchets dangereux).

Sources : CEC (1994), SEA : Existing Methodology;
THERIVEL R. *et al.* (1992) Strategic Environmental Assessment;
SADLER B. et R. VERHEEM (1995), 2nd Draft SEA report.

bénéficiant d'une aide de celui-ci et qui, s'ils étaient appliqués, pourraient sérieusement affecter la qualité de l'environnement. Des dossiers d'impact doivent être préparés et être disponibles avant que le programme ait atteint le stade de l'investissement ou de la promesse formelle de mise en œuvre, qui risquerait de conditionner son développement futur ou de restreindre les possibilités de variante à l'avenir.

Toutes les agences du gouvernement fédéral doivent joindre aux recommandations et rapports concernant les propositions législatives et les autres actions fédérales importantes qui risquent d'affecter sérieusement la qualité de l'environnement, un dossier détaillé, établi par le fonctionnaire responsable, précisant :

- a) l'impact sur l'environnement de l'action proposée;
- b) tout effet défavorable sur l'environnement qui s'avérerait inévitable lors de la mise en œuvre de la proposition;
- c) les solutions de rechange éventuelles;
- d) la relation entre l'utilisation, à court terme, et à l'échelle locale, de l'environnement et le maintien et la promotion de la productivité à long terme;
et
- e) les engagements irréversibles et irrémédiables de ressources auxquels l'action donnerait lieu si elle était mise en œuvre.

Pratique : la plupart des agences fédérales ont adopté des réglementations distinctes incorporant les prescriptions de la NEPA en matière d'ESIE. Depuis 1972, plusieurs centaines d'ESIE (ou évaluations programmées (systématiques) de l'impact sur l'environnement) ont été réalisées par les diverses agences. Plusieurs États ont instauré leurs propres cadres réglementaires. La loi californienne sur la qualité de l'environnement est le cadre réglementaire le plus complet.

Canada

En juin 1990, le gouvernement canadien annonçait qu'il allait apporter des modifications au processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement. Une proposition de loi sur l'évaluation environnementale et un nouvel instrument d'évaluation (non coulé en forme de loi) des initiatives politiques et des programmes soumis au gouvernement figuraient parmi les réformes annoncées.

Le gouvernement canadien décida également que l'annonce de l'initiative serait, le cas échéant, accompagnée d'une déclaration sur ses effets probables sur l'environnement, déterminés par une évaluation environnementale. Cette déclaration attestera par la même occasion de la réalité de l'évaluation.

Les informations environnementales tirées d'une étude d'impact viennent appuyer le processus décisionnel, au même titre que les autres facteurs (économiques, sociaux, culturels) pris en compte pour l'évaluation des propositions.

Les actions politiques suivantes donnent lieu à une évaluation type de l'impact sur l'environnement :

- a) propositions de politiques ou de programmes soumis au gouvernement ;
- b) examen, par le gouvernement, ou par les ministres à titre personnel, de nouveaux instruments réglementaires ;
- c) propositions de politiques et de programmes, examinées, à titre personnel, par les Ministres.

Même si la plupart des méthodes d'évaluation de l'impact sur l'environnement des initiatives politiques et des programmes évoluent encore, le gouvernement est attaché au concept afin d'assurer que les principes soient appliqués, de manière cohérente, à ce stade de développement précoce. Le Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales et l'agence appelée à lui succéder continueront d'ailleurs de développer les outils d'aide à l'évaluation environnementale des initiatives précitées, témoignant de la volonté des autorités de poursuivre sur la voie ainsi tracée. Suggestions méthodologiques, ouvrages didactiques et conférences sont au nombre de ces outils.

États membres de l'Union européenne

En 1995, la Direction générale XI de la Commission européenne a réalisé une étude sur l'état actuel de la législation et des procédures d'ESIE dans les États membres. Les lignes de force de cette étude sont les suivantes¹⁰ :

Les processus décisionnels formels concernant les actions stratégiques existent, au sein de l'Union européenne, dans chacun des secteurs couverts par l'étude, à savoir l'agriculture, l'industrie, l'énergie, les transports, le tourisme, la gestion des ressources en eau, la gestion des déchets et l'aménagement du territoire. Toutefois, dans les États membres, la couverture sectorielle n'est pas complète et les dispositions divergent considérablement d'un État membre à l'autre. Vu cette hétérogénéité, tout instrument d'ESIE devra, si on veut l'appliquer au niveau de l'Union européenne et l'intégrer aux procédures de planification existantes, être particulièrement malléable.

La plupart des pays ont reconnu la nécessité de l'ESIE, notamment pour les plans et les programmes, et y voient un moyen d'améliorer l'EIE ou d'assurer un développement durable. Certains d'entre eux adoptent des législations et des procédures qui soit sont intégrées à la législation EIE existante, soit font l'objet de dispositions ou de recommandations distinctes.

La plupart des pays ont adopté des dispositions instaurant l'ESIE ou certaines formes d'ESIE (volontaire ou obligatoire). La terminologie utilisée pour désigner l'ESIE ainsi que les politiques, les plans et les programmes varie.

L'ESIE peut se limiter aux effets sur l'environnement ou englober les conséquences socio-économiques. Dans tous les pays étudiés, l'appréciation des PPP renferme des éléments d'évaluation environnementale. Même si elle occupe une place de plus en plus importante, l'ESIE présente toujours des lacunes considérables qui varient d'un pays à l'autre et d'un secteur à l'autre au sein d'un même pays (l'aménagement du territoire est le secteur le mieux couvert, et l'industrie et le tourisme les secteurs les moins bien couverts). Les instruments utilisés pour mettre en œuvre ces procédures d'évaluation sont, eux aussi, très disparates (lois et autres instruments contraignants, décisions gouvernementales et ministérielles, circulaires, recommandations) et sont appliqués à des niveaux administratifs – national, régional et local – différents.

Les exigences fondamentales en matière d'ESIE ne sont pas toujours remplies d'égale façon. Si l'évaluation de certains PPP dans certains États membres semble satisfaire aux exigences les plus élémentaires, cela ne semble en revanche pas être le cas pour beaucoup d'autres PPP dans l'Union européenne. Les insuffisances les plus graves qui ont été constatées sont notamment les suivantes : déficiences au niveau de l'appui documentaire, absence d'éléments essentiels dans le rapport d'évaluation, lacunes au niveau des dispositions relatives à la consultation et à la possibilité pour le citoyen de s'exprimer et incapacité d'intégrer le processus d'évaluation environnementale à la prise de décision concernant les PPP.

Pratique : en Europe, l'expérience «sur le terrain» en matière d'ESIE reste limitée, même si des études de cas existent dans la plupart des pays et à des niveaux différents (le plus souvent toutefois au niveau des plans et des programmes). Le manque d'information concernant des exemples concrets constitue cependant une entrave majeure au développement effectif de la pratique de l'ESIE. Pour mieux faire comprendre les procédures d'ESIE et leur application pratique, il faut améliorer l'échange d'information et la documentation. Divers pays ont lancé des travaux de recherches méthodologiques sectoriels ou plus généraux.

Pays d'Europe centrale et orientale

La plupart des PECO se sont récemment dotés d'un cadre légal en matière d'EIE des projets ou envisagent de le faire. Avant 1990, de vastes plans socio-économiques – plans économiques pour les différents secteurs et plans d'aménagement de l'espace pour les régions et les entités locales – constituaient le cadre à l'intérieur duquel ces pays planifiaient leur développement. L'aménagement de l'espace jetait – en théorie – les bases d'une meilleure prise en compte des facteurs environnementaux. Dans la pratique, cependant, le poids des facteurs

économiques et politiques était tel que les questions d'environnement étaient reléguées au second plan¹¹.

Aujourd'hui, les PECO commencent peu à peu à s'intéresser à l'ESIE et à adopter de nouvelles réglementations dans ce domaine. En Slovaquie, l'application de l'ESIE aux politiques de développement et la diffusion d'informations concernant la planification régionale sont obligatoires depuis 1994 en vertu de la loi sur l'EIE. En Slovénie, la nouvelle loi de protection de l'environnement de 1993 impose la réalisation d'études de «sensibilité écologique», couvrant toutes les régions écologiques du pays, en lieu et place des anciens plans régionaux. La nouvelle loi polonaise sur l'occupation des sols, entrée en vigueur en 1995, stipule que le développement durable doit être le fondement de toute décision en matière d'utilisation des sols. La loi dispose que les plans locaux d'affectation des sols doivent faire l'objet d'une «prévision des effets sur l'environnement». Un arrêté d'exécution du ministre chargé de la protection de l'environnement, des ressources naturelles et des forêts précise les exigences auxquelles cette prévision doit satisfaire sur le plan du contenu. Bien qu'elle ne soit pas une ESIE au sens propre du terme, cette prévision permet d'évidence d'appliquer les principes et les procédures de l'EIE à l'évaluation des plans.

L'expérience pratique de l'ESIE reste très limitée dans les PECO, principalement en raison du manque de réglementations et de connaissances méthodologiques. Les applications pratiques se concentrent surtout dans le secteur de l'aménagement du territoire.

G. L'ESIE DANS LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES

Plusieurs organisations internationales ont reconnu la nécessité de l'ESIE et soit adoptent des procédures ou des directives, soit examinent la possibilité de le faire. L'encadré 2 passe en revue les initiatives prises dans ce domaine.

H. L'ESIE A LA COMMISSION EUROPÉENNE

Politique

La Commission reconnaît depuis de longues années la nécessité d'intégrer la composante environnementale dans le processus décisionnel et le rôle clé joué par l'ESIE à cet égard. La volonté de la Commission de développer un système et des procédures d'ESIE a été affirmée dans de nombreux documents d'orientation. La première référence à la nécessité d'intégrer, sous une forme ou sous une autre, la composante environnementale au processus décisionnel de la Commission remonte aux années 70. Le cinquième programme d'action dans le domaine

Encadré 2. Dispositions ou initiatives prises en matière d'ESIE par les organisations internationales

**COMMISSION
EUROPÉENNE**

- Traité de Maastricht : Article 130 r : « Les exigences en matière de protection de l'environnement doivent être intégrées dans la définition et la mise en œuvre des autres politiques de la Communauté. »
- ESIE incluse dans le 5^e programme d'action dans le domaine de l'environnement et dans divers autres documents d'orientation.
 - Projet de proposition de directive relative à l'ESIE.
 - Directive sur l'habitat des oiseaux.
 - Dispositions relatives à l'ESIE dans les Fonds structurels et de cohésion.
- Communication interne concernant les procédures de la Commission : évaluation environnementale des actions et des propositions législatives de la Commission.
- Programme de recherche sur l'EIE et l'ESIE (DG XI).
- Pratique :
 - ESIE des réseaux de transport transeuropéens (DG VII);
 - impact du 5^e programme d'action dans le domaine de l'environnement.

CEE – ONU

- Équipe spéciale de travail chargée d'examiner les possibilités d'application de l'EIE aux PPP. A notamment procédé à un tour d'horizon des études de cas réalisées dans différents pays (1990).
- Convention concernant l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontalier (1991) : « les parties s'efforcent d'appliquer les principes de l'EIE aux politiques, plans et programmes ».

OCDE

- Évaluation de l'impact des routes sur l'environnement : comporte un chapitre consacré à l'ESIE et formule des recommandations en vue de la mise en place d'un mécanisme d'ESIE pour les routes et les transports.
- Méthodologie pour les études d'impact sur l'environnement et le commerce.

BERD

- Directives de 1992 relatives à l'EIE. Soulignent la nécessité de procéder à une ESIE pour les plans de

(voir page suivante)

<p>(suite)</p> <p>AGENCE EUROPÉENNE DE L'ENVIRONNEMENT (AEE)</p>	<p>développement, les programmes sectoriels, les projets multiples.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programme d'évaluation intégrée de l'impact sur l'environnement (EIE). Ce programme est défini comme étant le « processus interdisciplinaire d'identification, d'analyse et d'évaluation de tous les processus naturels et humains pertinents et de leurs interactions, qui déterminent la qualité actuelle et future de l'environnement et l'état des ressources, aux échelles spatiale et temporelle appropriées, de manière à faciliter l'élaboration et la mise en œuvre des politiques et des stratégies ». • Le programme s'articule autour des questions suivantes : domaines auxquels s'applique l'EIE; analyse des éléments moteurs, des pressions et de l'état de l'environnement; effet des mesures gouvernementales sur l'environnement; coût des mesures gouvernementales prises en matière d'environnement. • Pratique : examen du 5^e programme d'action dans le domaine de l'environnement.
<p>BANQUE MONDIALE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le guide de la Banque mondiale pour l'évaluation de l'environnement examine la nécessité de l'ESIE et opère une distinction entre les évaluations régionales et sectorielles. • Préparation d'une série d'ESIE.
<p>ASSOCIATION INTERNATIONALE POUR L'ÉVALUATION D'IMPACT – CEARC</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Étude internationale concernant l'efficacité des évaluations de l'impact sur l'environnement.
<p>OTAN-CDSM</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Étude-pilote : méthodologie, focalisation, analyse et portée de l'évaluation de l'impact sur l'environnement.

de l'environnement (1992), qui définit le calendrier d'application de l'ESIE pour 1995 et au-delà, dispose que :

« Dans l'optique de la recherche d'un développement soutenable, il semble logique, sinon nécessaire, de soumettre toutes les politiques, tous les plans et tous les programmes entrant en ligne de compte à une évaluation de leurs conséquences sur l'environnement. »

L'ESIE est une nécessité également mise en exergue par le traité de Maastricht, le livre blanc sur la croissance, la compétitivité et l'emploi, le rapport de la Communauté à la CNUED, l'examen quinquennal de la mise en œuvre de l'EIE et le livre blanc sur la politique commune des transports. L'octroi d'aide aux investissements dans le cadre des Fonds structurels est également subordonné à certaines exigences en matière d'EIE. La directive sur l'ESIE, proposée en 1991 par la DG XI, a été considérablement remaniée et cette nouvelle version est aujourd'hui en cours d'examen. La directive relative à la protection de l'habitat des oiseaux fait également référence au principe de l'ESIE. Plusieurs initiatives de recherche concernant l'ESIE ont été lancées par les différentes directions générales de la Commission (développement d'une méthodologie d'ESIE pour les réseaux transeuropéens, études-pilotes de la DG XI, recensement des procédures d'ESIE, etc.).

Projet de proposition de directive relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement des plans et programmes

Dès 1991, la Commission répondait aux appels en faveur d'un EIE à portée plus large en présentant au Conseil un projet de proposition de directive relative à l'ESIE. Une proposition remaniée est actuellement examinée par les différentes directions générales concernées. Par rapport à la version de 1991, le projet de proposition a vu sa portée se restreindre, pour ne plus couvrir que les seuls plans et programmes (l'inclusion de dispositions visant à appliquer l'ESIE aux politiques s'est avérée inacceptable pour la plupart des pays).

Dans sa configuration actuelle, le projet de directive – qui s'inspire fortement de la directive 85/337 relative à l'EIE des projets – fixe un certain nombre de règles relatives¹² :

- à l'identification des organes qu'il conviendrait d'associer à la préparation et à l'examen de l'ESIE;
- aux plans et programmes qui devraient faire l'objet d'une ESIE;
- au contenu de l'ESIE;
- aux procédures de consultation et à la participation du citoyen;
- aux consultations en cas d'effets transfrontaliers;
- à la prise en compte de l'ESIE et des résultats de la consultation dans la décision.

Le projet de directive se heurte à l'opposition de certains États membres. L'absence de consensus semble surtout s'expliquer par les facteurs suivants¹³ :

- La grande disparité des procédures et des processus de planification des États membres fait qu'un certain nombre d'entre eux doutent de la faisabilité d'une directive européenne.

- La définition des plans et programmes qui devraient faire l'objet d'une évaluation environnementale est jugée trop vague ou trop restrictive.
- Les résultats de l'ESIE sont difficiles à répercuter sur la décision : dans le processus de prise de décision stratégique, le moment précis auquel la prise de décision intervient est difficilement identifiable. La procédure d'ESIE devrait être extrêmement souple pour couvrir les nombreux types de processus décisionnels différents et prendre en compte l'incertitude inhérente à certaines décisions.
- L'ESIE requiert un savoir-faire que plusieurs agences nationales ne possèdent pas actuellement. Elle fait intervenir un grand nombre d'experts de haut niveau et implique un développement encore considérable des techniques d'évaluation environnementale.
- L'ESIE nécessiterait probablement la création d'une agence pour l'environnement, chargée de coordonner l'information en matière d'environnement et de conseiller les autres agences sur les techniques d'ESIE et les décisions y relatives. La directive proposée présuppose aussi que cette agence pour l'environnement disposerait d'une certaine forme d'autonomie, ce à quoi certains gouvernements sont hostiles.
- Des zones d'ombre subsistent concernant les modalités de consultation et de participation du citoyen. Les problèmes sont notamment les suivants : 1) l'identification des agences et des acteurs à consulter et 2) le mode de définition de l'éventail des citoyens concernés. S'y ajoute que les exigences de confidentialité sont souvent plus strictes au niveau des plans et programmes qu'à celui des projets. La participation du citoyen requerrait dès lors la mise au point de techniques adaptées.

L'ESIE dans les Fonds structurels

Les Fonds structurels et le Fonds de cohésion sont les principaux instruments de la politique de cohésion de la Communauté. Bien que les États membres soient les premiers compétents en ce qui concerne la mise en œuvre des politiques environnementales et de cohésion, cela fait plusieurs années que la Commission est saisie de plaintes pour infraction à la législation environnementale lors de la mise en œuvre de projets dans le cadre des Fonds de la Communauté. Les nouveaux règlements sur les Fonds structurels, adoptés en 1993, ont jeté les bases d'une prise en compte de la dimension environnementale dans le processus de programmation des Fonds et ont permis d'établir des programmes mieux structurés, assortis d'objectifs et de cibles en matière d'environnement.

Les Fonds à finalité structurelle représentent un tiers du budget total de l'Union européenne sur la période 1994-1999. Les objectifs assignés aux Fonds structurels par le traité de Maastricht sont les suivants :

- contribuer à la cohésion économique et sociale en Europe;
- réduire l'écart entre les diverses régions de l'Union;
- réduire le handicap des régions en retard de développement;
- promouvoir une croissance durable, non inflationniste et respectueuse de l'environnement.

Les grandes étapes du processus décisionnel des Fonds à finalité structurelle sont les suivantes :

- Définition des objectifs généraux.
- Planification du développement : les États membres éligibles présentent un plan de développement régional (PDR) décrivant la finalité des mesures. Ce plan constitue la base des négociations avec la Commission européenne, négociations qui doivent déboucher sur l'adoption d'un protocole ou plan de développement dénommé cadre communautaire d'appui (CCA).
- Mise en œuvre de projets ou d'opérations ponctuels : l'État membre soumet des programmes opérationnels (PO) détaillés, qui reçoivent l'aval de la Commission.
- Le contrôle et l'évaluation des incidences des investissements génèrent des informations en retour et permettent d'apprécier l'efficacité relative des plans et projets à chaque niveau du processus décisionnel.

Dispositions relatives à l'ESIE : chaque plan de développement régional doit inclure un « profil environnemental » couvrant des questions stratégiques à prendre en considération par les partenaires au sein du cadre d'appui communautaire. Le profil se compose des trois volets suivants¹⁴ :

- description de la situation actuelle et des problèmes clés dans le domaine de l'environnement;
- cadre juridique et administratif;
- évaluation de l'impact des plans de développement régionaux sur l'environnement.

Pratique : l'application des dispositions ci-dessus varie d'un pays à l'autre, certains PDR ne consacrant que quelques paragraphes à l'environnement. Certains pays ou régions sont dans l'incapacité de fournir les informations demandées par la Commission, ce qui s'explique surtout par le fait que ces pays ne possèdent pas les compétences méthodologiques nécessaires à l'ESIE, par le manque de formation des administrations et l'implication insuffisante des autorités compétentes en matière d'environnement.

Communication interne concernant les procédures communautaires

La Commission s'est efforcée de développer des procédures d'évaluation internes appropriées dans le cadre du processus d'intégration de la composante environnementale, requis par le Traité et le 5^e programme d'action. En juin 1993, la Commission a adopté une communication interne reconnaissant la nécessité d'une intégration plus efficace (voir encadré 3).

L'évaluation environnementale conduite au niveau politique constitue de toute évidence un instrument d'intégration environnementale important et la communication comportait, notamment, les dispositions suivantes :

- toutes les actions engagées par la Communauté devront désormais faire l'objet d'une sélection et d'une évaluation environnementale dès lors qu'elles sont susceptibles d'avoir une incidence importante sur l'environnement;
- les nouvelles propositions législatives susceptibles d'avoir une incidence importante sur l'environnement doivent être accompagnées d'une fiche d'incidence sur l'environnement.

Cette procédure est rarement mise en œuvre, à nouveau à cause de la méconnaissance des méthodologies de l'ESIE et de la formation insuffisante du personnel de la Commission.

Principaux problèmes (voir encadré 4)

Les systèmes d'ESIE existants sont très diversifiés. Les procédures d'évaluation structurées (sélection préliminaire, détermination de la portée écologique, consultation du citoyen, ...) ou les méthodologies communes font généralement défaut. De plus, les compétences des différentes autorités concernées ne sont pas clairement définies et les déclarations d'intention concernant les politiques sectorielles font encore trop souvent l'impasse sur le thème de la viabilité écologique (tant au niveau de l'Union qu'aux niveaux national ou/et régional). Enfin, l'information en retour entre l'ESIE et l'EIE des projets est loin d'être optimale et les systèmes de surveillance doivent là encore être développés.

Le manque d'informations concernant des exemples concrets d'ESIE constitue un frein puissant au développement réel de l'ESIE. Pour faciliter la compréhension des procédures de l'ESIE et de son application, il faut avant tout améliorer l'échange d'informations et la documentation disponible. Il convient également de dresser l'inventaire des études de cas existantes et de les soumettre à des analyses comparatives. Telle était en tout cas la principale recommandation formulée à l'issue de l'atelier sur l'ESIE organisé à La Haye¹⁵ et dans l'étude de la DG XI sur la législation et les procédures en matière d'ESIE dans la Communauté¹⁶.

Encadré 3. Procédures internes de la Commission européenne

1. La Commission a introduit, pour les propositions législatives, un système de sélection préliminaire baptisé «étoile verte». Toutes les questions figurant dans le programme législatif de l'exercice sont examinées sélectivement de manière à déterminer si elles risquent d'avoir une incidence importante sur l'environnement. Tous les points considérés comme présentant ce risque sont marqués d'une étoile verte, indiquant qu'une évaluation environnementale doit être effectuée. L'examen est effectué par la DG XI et soumis à l'approbation de la Commission.
2. La détermination de la portée écologique et la réalisation de l'évaluation d'incidence sur l'environnement incombent à la DG dont émane l'initiative politique ou législative. La DG XI, quant à elle, apporte un appui logistique et éducatif. Certains outils didactiques ont été préparés par la DG XI. Ils indiquent les informations à collecter dans le cadre de l'évaluation et les démarches à entreprendre, aucune procédure officielle n'étant cependant prescrite en ce qui concerne la conduite de l'évaluation. Dès à présent, il est clair que ce matériel didactique doit être étoffé. L'approche adoptée jusqu'à présent peut être qualifiée de flexible, la DG compétente étant libre de décider, après consultation de la DG XI, de la meilleure façon de procéder. Aussi envisage-t-on d'imposer un cadre plus rigide dès que la Commission aura acquis une expérience plus large dans le domaine de l'évaluation environnementale.
3. Des rapports dressant le bilan de l'évaluation et indiquant les progrès réalisés par une DG dans le domaine des évaluations doivent être établis. Pour les propositions législatives, la communication prévoit qu'une fiche environnementale, décrivant et justifiant l'impact sur l'environnement, ainsi que le coût et les avantages écologiques de l'action, doit être jointe à l'exposé des motifs accompagnant toute proposition de la Commission.
4. Chaque DG est tenue de procéder à une évaluation régulière de ses résultats en matière d'environnement et d'établir un rapport annuel sur l'état d'avancement. Le rapport annuel de la Commission concernant les activités déployées dans les différents secteurs doit indiquer les progrès réalisés dans le domaine de l'intégration environnementale, la DG XI étant, pour sa part, chargée de préparer un rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du 5^e programme d'action pour l'environnement. Ces rapports généraux permettront de faire le point sur les progrès réalisés en ce qui concerne la prise en compte de l'environnement dans l'élaboration des initiatives politiques et législatives.

Source : VROM (1995), *International Workshop on Environmental Assessment of Policies*, La Haye, décembre 1994.

Encadré 4. Principaux problèmes et lacunes de l'ESIE

Niveau politique/institutionnel

- Les procédures d'élaboration des PPP varient considérablement d'un pays à l'autre et d'une culture à l'autre. Aussi faudra-t-il peut-être adopter des approches méthodologiques et procédurales différentes pour assurer l'intégration environnementale, même si les principes d'ESIE sous-jacents restent les mêmes.
- Les liens entre les phases ESIE et EIE dans le processus d'évaluation sont ténus.
- Les connaissances en matière d'approches méthodologiques et procédurales et les enseignements tirés de leur application pratique doivent être plus largement diffusés parmi les utilisateurs afin de les aider à développer des méthodes d'ESIE adaptées à leurs besoins.
- Maintenir un certain pouvoir discrétionnaire au niveau de la prise de décision politique et éviter un glissement trop important au niveau des pouvoirs de décision sont deux des conditions auxquelles peut être subordonnée l'adhésion du pouvoir politique à l'ESIE.

Niveau technique/méthodologique

- La sélection et la définition de variantes pertinentes et faisables, à évaluer dans le cadre de l'ESIE, risquent d'être difficiles.
- De même, la sélection et la définition de critères appropriés pour évaluer l'ampleur des impacts au niveau stratégique risquent d'être, elles aussi, délicates.
- La connaissance des méthodes pratiques de prévision des incidences au niveau des PPP ne fait pas l'objet d'une diffusion suffisamment large (inquiétudes concernant le risque de surutilisation de méthodes complexes dans des situations où des méthodes plus simples s'imposent, par exemple).
- La pratique de l'évaluation des impacts sur les ressources naturelles et des conséquences socio-économiques présente des faiblesses spécifiques.
- Les prévisions en matière d'ESIE sont entachées d'un fort coefficient d'incertitude (surtout en ce qui concerne les impacts indirects à long terme), mais on ne sait toujours pas comment faire pour y remédier.

Consultation/participation du citoyen

- L'élaboration de PPP est souvent un processus « fermé » (procédures internes de l'instance compétente) et dès lors confidentiel. Le défi consiste à définir la méthode qui permettrait d'identifier et de prendre en compte, tout au long du processus d'ESIE, des avis spécialisés plus largement assis et les préoccupations du citoyen.

(voir page suivante)

(suite)

- Dans la mesure où le champ géographique couvert par les PPP est très large, les décisions concernant la représentation du grand public et l'association des autres acteurs au processus (ainsi que sur les méthodes à appliquer pour y parvenir) peuvent être différentes.
- Enfin, il faut que les informations contenues dans les études d'ESIE (qui, par essence, sont de nature plus stratégique) soient mises à la portée du grand public et que l'accès à ces informations soit facilité. C'est là un autre défi qu'il convient de relever.

Source : Commission européenne (1995), *EIA Methodology and Research*.

Il existe une prise de conscience croissante de la nécessité de préparer et de mettre en œuvre une stratégie de recherche globale en matière d'ESIE et d'EIE afin d'assurer une application pleinement efficace de la directive sur l'EIE et de jeter les fondements, sur des bases satisfaisantes, de la mise en œuvre de l'ESIE dans l'Union.

Priorités de recherche

Les priorités de recherche en matière d'ESIE, énumérées dans l'encadré 5, ont été définies lors d'un atelier international sur les méthodes et la recherche EIE/ESIE, organisé à Delphi en 1994. Pour rencontrer ces besoins de recherche et appuyer le développement de la directive sur l'ESIE, la Commission a lancé une série de projets de recherche qui couvrent les différents aspects procéduraux et méthodologiques de l'EIE et de l'ESIE (voir encadré 6). D'autres directions générales procèdent aussi à des travaux de recherche importants en matière d'EIE/ESIE (travaux de recherche sur la méthodologie de l'ESIE des réseaux transeuropéens entrepris par la DG VII, par exemple).

Pour acquérir de l'expérience sur le terrain et en tirer les enseignements au niveau de la méthodologie, la DG XI cofinance aussi certaines études-pilotes lancées dans différents pays. L'organisation par la DG XI de séminaires de formation du personnel de la Commission à l'EIE/ESIE constitue une autre initiative intéressante.

Encadré 5. Priorités de recherche

1. Exploitation de l'information environnementale dans la prise de décision en matière de PPP.
2. Attitude, à l'égard de l'ESIE, des décideurs en matière de PPP et moyens de réduire leurs inquiétudes.
3. Applicabilité à l'ESIE des méthodes d'EIE et d'analyse des plans/politiques existants.
4. Liens entre l'ESIE et l'EIE.
5. Faisabilité d'une prise de décision séquentielle.
6. Évaluation environnementale, sociale et économique intégrée au niveau stratégique.
7. Critères de détermination de l'ampleur des impacts au niveau stratégique.
8. Sélection préliminaire et détermination de la portée écologique des variantes dans le cadre du processus d'ESIE.
9. Détermination de la portée écologique des effets indirects et cumulés dans le cadre du processus d'ESIE.
10. Modalités de participation du citoyen dans le cadre du processus d'ESIE.

Source : Commission européenne (1995), EIA Methodology and Research.

Encadré 6. Recherche ESIE à la DG XI (Environnement)

1. Examen des méthodes et systèmes existants :
 - Méthodologie d'ESIE existante.
 - Législation et procédures d'ESIE dans la Communauté européenne.
 - Élaboration d'une stratégie de recherche en matière d'ESIE et d'EIE pour l'UE.
 - Étude du coût et des avantages de l'EIE et de l'ESIE.
 - Préparation d'études de cas d'ESIE.
2. ESIE-pilotes :
 - ESIE expérimentale à Erlangen (schéma directeur).
 - ESIE expérimentale au Danemark (évaluation de l'impact sur l'environnement des propositions parlementaires).
3. Formation :
 - Stages de formation du personnel de la Commission à l'EIE et à l'ESIE.

L'ESIE APPLIQUÉE AUX POLITIQUES, PLANS ET PROGRAMMES DE TRANSPORT

A. RÔLE ET PORTÉE DE L'ESIE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

L'ESIE apporte une contribution particulièrement utile à l'analyse et à l'évaluation des approches intermodales dans le secteur des transports. L'articulation et le ciblage de l'analyse environnementale sur les principaux coûts et avantages environnementaux de chaque mode de transport, la comparaison intégrée des diverses options possibles sur le plan de la planification et de la gestion et la diffusion des informations nécessaires aux décideurs pour leur permettre de prendre les décisions les plus judicieuses sur le plan écologique se trouvent en effet facilités.

La portée de l'ESIE dans le secteur des transports (évaluation des diverses options envisageables et de leurs impacts) et le degré de détail de l'évaluation dépendent pour une large part du niveau de planification et des objectifs (environnement, effets socio-économiques et circulation) qui président à l'action stratégique. L'évaluation des effets planétaires/régionaux, tels que le changement climatique et l'acidification, est généralement réalisée à un niveau de planification élevé (niveau de la politique des transports ou du réseau, par exemple), où les options peuvent inclure des choix modaux, des interventions au niveau des infrastructures ou d'autres mesures non liées aux infrastructures (gestion de la demande de transport, mesures fiscales, etc.). En revanche, les effets locaux, qui dépendent aussi des caractéristiques locales de l'environnement (bruit, intrusion visuelle, etc...) sont plus faciles à évaluer à un niveau de planification inférieur (évaluation au niveau d'un corridor par exemple), où l'ESIE tend à se concentrer davantage sur les solutions envisageables sur le plan de l'implantation.

Les impacts «transport» peuvent être dus soit à la circulation, soit à la construction ou au maintien en place des infrastructures. Le tableau 1 donne un aperçu des incidences et des indicateurs à évaluer au niveau approprié du processus de planification. En plus des incidences directes des transports, l'ESIE devrait également s'intéresser aux effets cumulés et secondaires, difficilement évaluables au niveau des projets (voir figure 2).

Tableau 1. **ESIE dans le secteur des transports : impacts et indicateurs**

Impact	Indicateurs
Changement climatique	Émissions de gaz à effet de serre (CO ₂ , CH ₄ ,.....)
Acidification	Émissions de SO ₂ , NO _x
Utilisation des ressources naturelles	Consommation d'énergie, consommation foncière
Perte de biodiversité	Disparition ou dommages causés aux habitats et aux espèces
Qualité de l'air	Émissions ou concentrations de polluants
Qualité de l'eau	Nombre de sources affectées, concentration de polluants
Intrusion visuelle	Échelle et principales caractéristiques physiques
Séparation	Obstacles, importance des populations dans les régions touchées
Bruit	Niveaux sonores, zones et populations touchées
Accidents	Taux de mortalité et d'accidents corporels
Conservation du patrimoine historique, archéologique et naturel	Sites classés et zones sensibles

B. EXPÉRIENCES NATIONALES

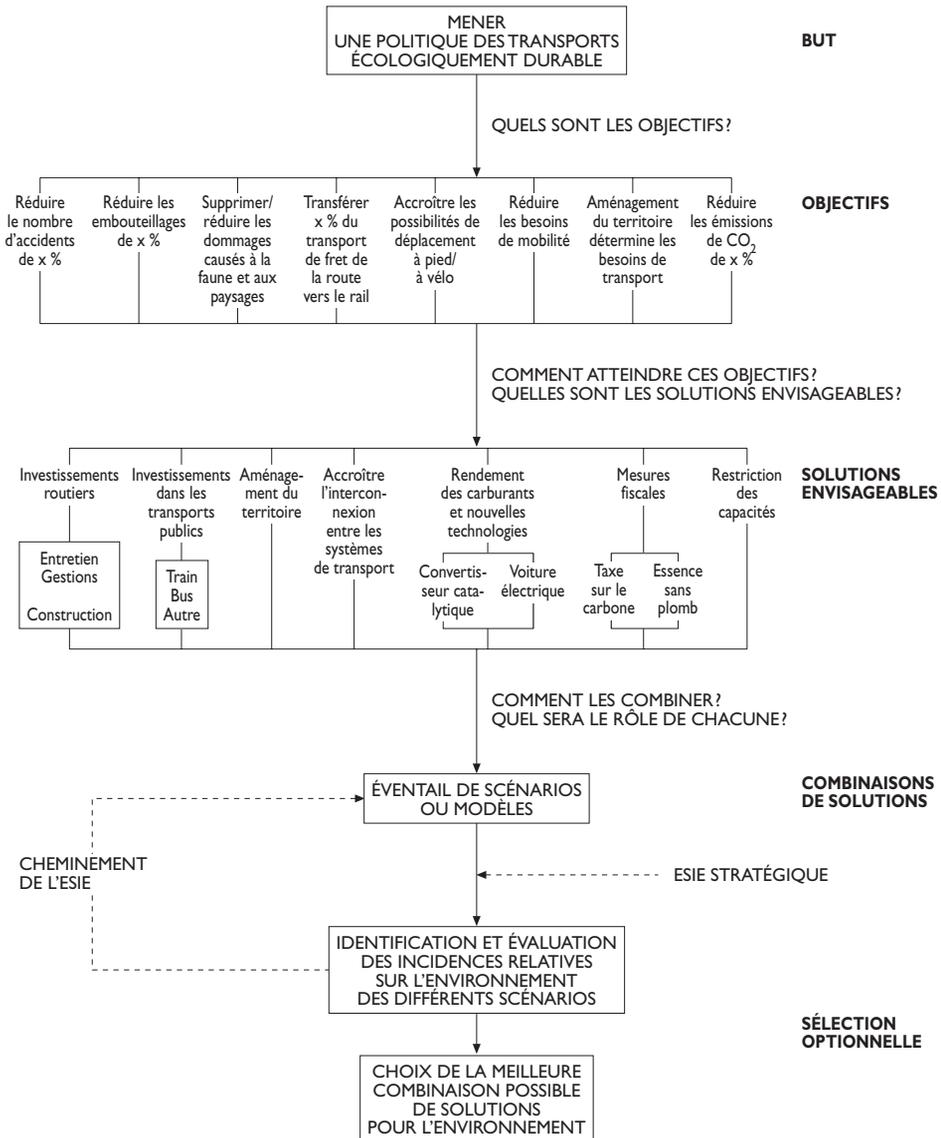
L'annexe 4 brosse un tableau des ESIE menées par différents pays dans le secteur des transports. La liste a été établie à partir d'études récentes consacrées à l'ESIE. La plupart des cas sont décrits plus en détail dans les deux études menées par la direction générale VII (Transports) de la Commission européenne, à savoir :

- méthodologie d'évaluation de l'impact des transports (DG VII, 1995) ;
- état des connaissances en matière d'ESIE des infrastructures de transport (DG VII, 1995).

Le but de ces deux études est de faire un tour d'horizon mondial de la politique d'ESIE dans le secteur des transports (voir encadré 7). Il convient toutefois de noter qu'elles s'intéressent surtout aux situations européennes, le nombre de cas non-européens (États-Unis, Canada, Japon, ...) étant limité. Les analyses ne portent pas non plus sur les cas d'ESIE des transports s'inscrivant dans un exercice d'évaluation plus large (telle que l'ESIE des plans de développement régionaux dans le cadre des Fonds structureux).

Les deux études confirment l'existence d'un certain nombre de cas dans la plupart des pays.

◆ Figure 2. **Exemple d'intégration de l'ESIE dans le processus de planification des transports**



Note : Les objectifs et les solutions envisageables ne sont que des suggestions; il peut y en avoir beaucoup plus ou beaucoup moins selon le cas précis.

Source : Sheate W.R., Strategic environmental assessment in the transport sector, in Project Appraisal, vol. 7, n° 3, septembre 1992.

Encadré 7. **Quelques exemples récents d'ESIE conduites à différents niveaux de planification des transports**

- Allemagne : Plan fédéral des infrastructures de transport (FITP)

Le FITP adopté en 1992 est un plan de développement à long terme (1992-2012) des infrastructures de transport dans l'ensemble de la République fédérale. Il couvre les chemins de fer, les grands axes routiers, les voies navigables et le transport aérien, toutes ces matières étant de la compétence du gouvernement fédéral. Les objectifs généraux du FITP sont notamment la reconstruction et l'amélioration des infrastructures de transport dans les nouveaux *Länder*, la création d'un réseau ferroviaire à grande vitesse, l'investissement dans les infrastructures routières des anciens *Länder*, la suppression des goulets d'étranglement dans les chemins de fer et l'accroissement des capacités dans le transport aérien. La procédure d'ESIE, menée sous l'égide du ministère des Transports, permet de mesurer les incidences économiques et environnementales des différents modes de transport.

- Belgique/Pays-Bas : Étude comparative des tracés possibles de la ligne de TGV entre Anvers et Rotterdam

Les premières propositions concernant l'implantation du TGV belge ont été présentées par la SNCB en 1990 et ont été ensuite intégrées aux plans régionaux. Depuis, le tracé de la ligne Anvers-Rotterdam fait l'objet d'un dialogue politique permanent entre les deux pays. En 1994, les deux gouvernements décidèrent de procéder à une évaluation transfrontalière du corridor emprunté par les principaux tracés, et donc aussi à une évaluation globale de l'impact sur l'environnement. Un groupe de travail bilatéral, composé de fonctionnaires et d'experts des deux pays, des diverses instances gouvernementales et des compagnies de chemin de fer, fut constitué. Ce groupe de travail avait pour mission principale d'effectuer une évaluation transfrontalière comparative (environnement, effets sur l'espace, circulation et coûts de construction) des diverses options retenues. En Belgique, la consultation publique fut menée dans le cadre de la procédure de révision des plans locaux d'aménagement du territoire. Aux Pays-Bas, la consultation et la participation du citoyen furent organisées dès 1994 dans le cadre de la « *Planologische kernbeslissing* » (décision-cadre sur l'aménagement du territoire). Ce cas est particulièrement intéressant en ce sens qu'il met en présence deux procédures de planification différentes dans un contexte transfrontalier.

- Canada : ESIE des amendements à la loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO)

La LTGO visait à garantir aux chemins de fer des recettes suffisantes pour assurer le transport du grain, et ce par une augmentation des contributions versées par le gouvernement fédéral et les chargeurs. Cette loi a notamment eu

(voir page suivante)

(suite)

pour effet de décourager la production de bétail et de plantes fourragères et les pratiques d'assolement. En 1992, Agriculture Canada réalisa une étude sur la LTGO, en y intégrant les questions environnementales. Des techniques de modélisation et d'analyse socio-économique furent utilisées pour cerner les effets sociaux et économiques probables et évaluer les effets potentiels sur le plan de l'environnement. Ces informations ont, ensuite, été utilisées pour développer et affiner les grandes orientations de l'action publique. Les effets environnementaux potentiels, imputables aux transports et liés à l'aménagement du territoire, furent identifiés. Des études détaillées d'impact sur l'environnement furent ensuite effectuées dans ces deux domaines en exploitant les informations générées par les analyses socio-économiques.

- Finlande : Évaluation de l'impact sur l'environnement du volet finlandais du « Triangle nordique »

Les pays nordiques (Danemark, Finlande, Norvège et Suède) planifient leurs investissements d'infrastructure ainsi que d'autres mesures afin d'améliorer les liaisons entre leurs capitales respectives. En Finlande, cette planification prévoit des investissements dans le domaine autoroutier, ferroviaire, portuaire et maritime (Saint Pétersbourg-Helsinki-Turku). L'ESIE devait être achevée en janvier 1996. Une décision sur le triangle nordique était attendue pour le printemps 1996.

- France : Proposition de projet multimodal pour l'axe A7/A9

L'étude fut commanditée par le ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme. Le but de l'étude était d'identifier les mesures qui pouvaient être prises pour délester l'A7 et l'A9 et éviter ainsi la saturation complète de ces axes routiers à l'horizon 2010. L'évaluation porte sur les mesures suivantes : construction de routes, construction d'infrastructures autres que routières (autobus et train, transport combiné et ferroviaire) et mesures d'exploitation du trafic. L'ESIE a été réalisée sur la base de trois scénarios : comparaison entre l'autoroute et l'autoroute ferroviaire, nouvelles liaisons routières et effets sur la qualité de l'air et de l'eau et sur la sécurité des diverses options possibles (route, rail et voie navigable).

- Pays-Bas : Deuxième plan structurel de transport (SPST)

Le SPST est un document émanant du gouvernement néerlandais et établi par le ministère du Logement, de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement et par le ministère des Transports, des Travaux publics et de la Gestion des Eaux. Le plan et l'ESIE qui lui est associée ont pour but d'organiser la mobilité de manière à réduire le plus possible la consommation d'énergie, l'emprise au sol des infrastructures et les incidences sur la qualité de l'air. Les résultats de l'ESIE

(voir page suivante)

(suite)

conditionnent le contenu du SPST et influent donc directement sur le contenu et la portée de programme national pour les infrastructures de transport, ainsi que sur le cadre dans lequel s'inscrivent les décisions sur les infrastructures de transport, prises aux niveaux régional et municipal.

- Slovénie : Évaluation environnementale de la politique des transports

Ce projet a permis d'évaluer l'impact sur l'environnement d'une politique des transports « au fil de l'eau » au moyen de modèles de trafic, de modèles d'incidence environnementale, notamment établis sur la base du SIG. Il a également permis de décrire le potentiel théorique d'un changement de cap politique salubre pour l'environnement et d'en mesurer les effets sur la mobilité et l'environnement. Enfin, l'impact sur l'environnement d'une connexion de la Slovénie à l'Europe a été évalué dans les grandes lignes, de même que l'impact d'un tracé de TGV – fixé antérieurement – par rapport à celui d'autres tracés. Cette ESIE est particulièrement intéressante parce que la Slovénie dispose d'instruments d'EIE de qualité et que la nécessité d'une reconsidération de sa politique des transports est aujourd'hui largement reconnue. L'ESIE, qui, si elle procède à une analyse assez grossière, n'en aboutit pas moins à des conclusions tranchées, peut servir de tremplin à l'indispensable débat public, qui reste un phénomène relativement nouveau dans cette nouvelle démocratie. L'élaboration de cette ESIE est due à une initiative de la Commission européenne (Programme PHARE).

- Royaume-Uni : Évaluation stratégique des transports

Le *Scottish Office* a commandité une ESIE pour évaluer l'efficacité de diverses stratégies « transport » (route et rail) par rapport aux objectifs assignés sur le plan de l'environnement et des transports. Tous ces objectifs faisaient référence à la notion de viabilité écologique, qui permet de mesurer les changements environnementaux induits par les diverses stratégies adoptées dans le cadre du développement durable. Les résultats de l'ESIE ont servi de base à l'élaboration des propositions qui font actuellement l'objet d'une EIE.

Sources : CCE (1995), *Methodology for transport impact assessment*.
CCE (1995), *State of the art on Sea for transport infrastructure, interim report*.
Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports (1992), L'axe A7-A9 à l'horizon 2010 – propositions intermodales.
OCDE (1994), Évaluation de l'impact des routes sur l'environnement.
DHV Group (1996), *Environmental Impact of Transport Policy in Slovenia*.

La plupart des ESIE sont conduites volontairement. Toutefois, certains pays ont adopté des dispositions légales imposant une ESIE pour les PPP de transport. En Suède, par exemple, l'ESIE est obligatoire depuis 1992 pour tout ce qui concerne la planification nationale et régionale à long terme des investissements routiers. Aux États-Unis, la déclaration sur la politique environnementale de la *Federal Highway Administration* impose la prise en compte de la protection de l'environnement dans tous les programmes des agences.

Bien que l'ESIE puisse concerner tous les niveaux de planification (politiques, plans et programmes) et tous les modes de transport, la plupart des applications pratiques concernent des programmes routiers, ce qui s'explique par le fait que l'infrastructure et le transport routiers occupent une position très dominante dans la plupart des systèmes de transport.

L'approche à l'égard de l'ESIE varie considérablement d'un pays à l'autre. Les différences reflètent essentiellement les choix concernant:

- la conduite d'une ESIE à part entière ou l'inclusion de l'évaluation environnementale dans un processus d'évaluation plus vaste, couvrant également les conséquences sociales et économiques (évaluations coût-avantages ou multicritères);
- les évaluations multimodales ou unimodales: les évaluations multimodales sont rares, ce qui s'explique par le fait que les plans émanent d'autorités différentes, compétentes pour des secteurs distincts et souligne le manque de coordination et de cohérence entre les modes, qui persiste dans de nombreux États.

C. ESIE DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TRANSEUROPEËNS

Cadre

En vertu du Titre XII du traité sur l'Union européenne, les réseaux de transport transeuropéens (RTE) doivent contribuer à la réalisation des objectifs que constituent l'achèvement du marché unique et le renforcement de la cohésion économique et sociale, notamment en ce qui concerne les régions périphériques. Aussi l'établissement de réseaux de transport intégrés de qualité dans l'ensemble de l'Union et au-delà de ses frontières est-il considéré comme une tâche prioritaire.

La Commission européenne joue un rôle clef dans la définition stratégique des réseaux transeuropéens. Pour élaborer ce réseau multimodal, la Commission a, en collaboration étroite avec les États membres, adopté différents schémas directeurs modifiant ou étendant les réseaux interrégionaux. Des documents distincts, consacrés aux différents réseaux, à savoir le réseau routier, le réseau ferroviaire (conventionnel et grande vitesse), le réseau de transport combiné, les

voies navigables et les ports maritimes et le réseau aéroportuaire, furent publiés de 1990 à 1994.

En 1994, la Commission présenta au Parlement européen et au Conseil une proposition de décision sur les orientations communautaires pour le développement d'un RTE multimodal¹⁷. Ces orientations constituaient une première tentative afin de lancer un processus d'intégration de toutes les orientations spécifiques à chaque mode de transport dans un schéma unique, reflétant les vues de l'Union sur la configuration du réseau multimodal de transport transeuropéen à l'horizon 2010. Elles couvrent les plans de réseaux des différents modes, les objectifs et les lignes de force des mesures à adopter dans le cadre du processus de développement et identifient les projets d'intérêt commun. Depuis leur première publication, ces orientations ont été modifiées par deux fois dans le cadre de la procédure de codécision du Parlement européen et du Conseil des Ministres. Les orientations ont été adoptées en 1996 : décision 1692/96/EC.

L'ESIE des RTE : contexte politique

Pour améliorer le bilan écologique du secteur des transports, la Commission entend intégrer l'ESIE à la prise de décision politique concernant les infrastructures de transport, et plus particulièrement celle concernant les RTE. Cette volonté a été proclamée dans plusieurs documents d'orientation de la Commission (voir encadré 8), quoique en termes très vagues. La référence la plus claire à l'ESIE des RTE se retrouve dans le livre blanc sur la politique commune des transports :

« L'évaluation de l'impact sur l'environnement fera partie intégrante du processus de définition de la politique à suivre en matière d'infrastructure de transport, d'élaboration des programmes et d'adoption des décisions d'investissement. Afin que les décisions d'investissement dans les infrastructures de transport puissent se prendre en toute équité et impartialité, la Communauté devra élaborer une méthode uniforme de calcul de leurs coûts (coûts externes compris) et avantages, qu'il faudra appliquer même si l'infrastructure en cause ne fait pas partie d'un réseau transeuropéen.¹⁸ »

Ce thème est à nouveau abordé dans les orientations concernant les RTE, qui soulignent que la Commission procédera à une ESIE, ainsi qu'à une évaluation des conséquences socio-économiques, dans le cadre du développement du futur réseau. Suivant l'article 8 de ces orientations qui traite les questions d'environnement, la Commission développera des méthodes d'analyse adaptées à l'ESIE du réseau, ainsi qu'aux corridors, d'ici juillet 1999; la date de la future révision du schéma directeur des RTE.

Encadré 8. **Politique de la Commission concernant l'ESIE des transports**

Livre vert relatif à l'impact des transports sur l'environnement (1992)

Publié à la suite de l'engagement souscrit par la Commission en faveur du développement durable lors du sommet de Dublin de 1990, le livre vert a pour objectif de lancer un débat public sur le conflit entre les transports et l'environnement et la stratégie proposée pour assurer une « mobilité durable ». Il recommande également une meilleure prise en compte des coûts, externes notamment, afin de rétablir un équilibre entre les différents modes de transport.

Le développement futur de la politique commune des transports – Approche globale pour la détermination d'un cadre communautaire garant d'une mobilité durable (Livre blanc, 1992)

Le livre blanc esquisse les grandes tendances en ce qui concerne l'accroissement de la mobilité, évoque les points de conflit entre les transports qui jouent un rôle essentiel pour l'intégration de la Communauté, ses performances économiques et la mobilité des citoyens et leurs incidences sur l'environnement. Tout en reconnaissant la nécessité d'adopter des mesures complémentaires axées sur la demande de transport, et en particulier celle qui est satisfaite par la voiture particulière, pour accompagner les mesures techniques et fiscales visant à améliorer le rendement énergétique, le livre blanc n'énonce pas expressément les mesures spécifiques qui peuvent être prises pour réduire la demande de transport, celles-ci étant d'ailleurs aussi passées sous silence dans l'annexe consacrée aux mesures prioritaires envisagées pour 1993-1994.

Programme d'action de la Commission concernant la politique commune des transports pour la période 1995-2000 (1995)

Le programme passe en revue les mesures visant à réduire la demande de transport :

- Une attention accrue doit être accordée aux déterminants de la demande de transport, tels que l'implantation des entreprises et le développement des zones d'habitat, et à la prise en compte de ces déterminants dans l'aménagement du territoire.
- Le bilan écologique des transports doit être amélioré et les impacts sur l'environnement, notamment liés au développement des réseaux, à la sécurité et à l'imputation des coûts, y compris externes, doivent être limités; l'ESIE des RTE jouera un rôle important pour toutes les décisions relatives aux projets et les actions visant à promouvoir les transports publics de voyageurs (Réseau pour les citoyens) contribueront à établir un meilleur équilibre entre les modes. Il faut également améliorer les normes techniques afin de réduire, à la source, les effets nocifs des transports.
- Un transfert vers les modes les plus respectueux de l'environnement sera activement encouragé, notamment en agissant sur les infrastructures, sur

(voir page suivante)

(suite)

les coûts et sur les charges, en créant un cadre réglementaire et en harmonisant les normes techniques.

Communication concernant les fonds de cohésion

« Pour minimiser les dommages causés à l'environnement par l'accroissement prévisible du trafic routier, il faut s'attaquer au problème de l'équilibre entre les différents modes de transport. Les investissements dans l'infrastructure ferroviaire et les transports publics sont l'une des clefs du problème. De plus, un examen approprié des diverses options possibles et des mesures d'atténuation adéquates doit être incorporé aux évaluations des corridors de transport et/ou aux projets de transport isolés. »

Le programme d'action de la Communauté concernant la PCT pour la période 1995-2000 prévoit les actions suivantes :

- étude des méthodologies en matière d'ESIE (1995);
- étude de l'ESIE des corridors (1995);
- système d'analyse environnementale (1996).

Cas : l'ESIE du réseau de trains à grande vitesse

Le premier schéma directeur pour un réseau de trains à grande vitesse a été publié par la Commission en décembre 1990¹⁹. Établi à l'horizon 2010, ce schéma couvre les 12 États membres (de l'époque) plus l'Autriche et la Suisse. Au total, le réseau se compose de ± 9 800 km de lignes nouvelles et de ± 14 400 km de lignes existantes, à moderniser. La résolution du conseil du 17 décembre 1990 invitait la Commission et les représentants des États membres, des compagnies de chemin de fer et de l'industrie ferroviaire, à examiner plus en détail :

- les incidences socio-économiques du réseau sur le marché intégré des transports et de développement de la Communauté;
- l'incidence du réseau sur l'environnement au sens le plus large du terme et sa performance dans ce domaine par rapport aux autres modes de transport;
- les études économiques et, notamment les aspects commerciaux des principales liaisons et autres points clés du réseau, ainsi que le problème de leur financement.

À la suite de cette résolution, la DG VII (Transports) fit procéder à plusieurs études concernant le réseau. Ces études furent menées par différents consultants, qui établirent des rapports séparés sur chacune des questions mentionnées ci-dessus.

Réalisée en 1992²⁰, l'ESIE du réseau fut la première évaluation « multimodale » effectuée au niveau européen. Cette étude fit l'objet d'un suivi minutieux, confié à un groupe de pilotage composé de représentants de la DG VII (Transports) et de la DG XI (Environnement). En plus de ces activités de suivi, le groupe de pilotage contribua aussi activement à la définition des objectifs et de la portée de l'ESIE. Au fur et à mesure de l'avancement de l'étude, des conférences furent organisées à l'intention du groupe de haut niveau pour le développement d'un réseau européen de trains à grande vitesse. Créé à l'initiative de la Commission pour aider à établir le schéma directeur et à identifier les projets prioritaires, ce groupe de haut niveau se compose de représentants des administrations nationales des États membres, de la Communauté des chemins de fer, des principaux fabricants de matériel ferroviaire, d'Eurotunnel et de la Table Ronde des industriels.

L'ESIE avait pour but d'effectuer une évaluation comparative des effets sur l'environnement du réseau TGV et des autres modes de transport de voyageurs à longue distance (rail conventionnel, autoroute et avion). L'évaluation de l'impact du réseau TGV est effectuée en comparant des scénarios « avec » et « sans » réseau TGV. Les incidences suivantes ont fait l'objet d'une évaluation :

- impact sur l'espace : consommation foncière, effets de coupure, impact sur les paysages et sites, effets sur l'organisation spatiale des activités et sur l'environnement urbain ;
- congestion ;
- consommation d'énergie primaire ;
- émissions de CO₂ ;
- pollution atmosphérique : émissions de CO, NO_x, SO₂, COV, particules ;
- pollution sonore ;
- sécurité du trafic.

L'importance des impacts a été mesurée par rapport aux objectifs et cibles du 5^e PAE. Les principales conclusions de l'ESIE peuvent être résumées comme suit :

- pour certains effets planétaires (consommation d'énergie, émissions de CO₂, émissions de polluants atmosphériques, sécurité du trafic), le réseau TGV apportera une contribution positive à la réalisation des objectifs environnementaux de la Communauté, et donc à la mise en place d'un système de transport durable ;

- consommation foncière : le réseau représente une emprise au sol totale d'environ 80 000 hectares, dont 40 pour cent de terres nouvelles consommées pour la construction de nouvelles lignes de TGV et 15 pour cent de terres supplémentaires utilisées pour la modernisation des lignes existantes. Toutefois, par rapport à la construction de nouvelles autoroutes ou à l'élargissement des aéroports, le TGV présente un profil d'utilisation des sols plus rationnel étant donné qu'il consomme moins d'espace et offre une capacité supérieure à celle des modes concurrents ;
- les effets plus locaux (pollution sonore, effets visuels, effets sur les sites naturels) sont difficilement quantifiables à ce niveau stratégique, en raison du manque de données et du degré d'abstraction du réseau. Il est recommandé d'effectuer une évaluation complémentaire lorsque le réseau aura adopté une forme plus concrète ou au niveau des corridors ;
- Il n'est pas clair dans quelle mesure le réseau TGV pourrait résoudre ou atténuer les problèmes de congestion en modifiant la répartition modale. Une estimation brute a montré que la réduction des intensités de trafic sur les autoroutes, consécutive à l'introduction du TGV, ne résoudrait pas les problèmes sur les tronçons autoroutiers les plus congestionnés, notamment parce que le trafic régional et le trafic de marchandises ne seraient pas touchés. En revanche, les aéroports bénéficieraient davantage des glissements qui s'opéreraient au niveau de la répartition modale.

Problèmes et recommandations

Si l'on excepte le fait qu'elle a confirmé le meilleur comportement environnemental du TGV dans la plupart des domaines, l'ESIE n'a pas eu d'influence déterminante sur le processus décisionnel concernant le réseau TGV. Bien que le schéma initial ait été modifié depuis 1990, il est difficile de dire dans quelle mesure les préoccupations environnementales ont été à l'origine de ces modifications. L'une des principales difficultés rencontrées lorsqu'il s'agit d'évaluer le rôle joué par l'ESIE dans le processus décisionnel est l'absence, tout au long de celui-ci, d'une quelconque analyse des arbitrages qui peuvent être effectués entre les incidences environnementales, les effets socio-économiques et leurs conséquences sur les investissements.

Le principal mérite de l'ESIE du réseau TGV est d'avoir montré que l'ESIE peut être appliquée efficacement à un stade très précoce du processus décisionnel et, qui plus est, que les méthodes et outils existants peuvent être appliqués avec succès à l'ESIE des RTE, étant entendu que des efforts doivent être déployés pour développer les bases de données nécessaires. Cela étant, il faut, pour optimiser la future ESIE des RTE multimodaux, mieux comprendre les principales composantes essentielles du processus même de l'ESIE. Les grands problèmes méthodologiques et procéduraux à résoudre sont énumérés dans l'encadré 9.

Encadré 9. L'étude TGV : problèmes principaux et recommandations pour la future ESIE des RTE

Principaux problèmes	Recommandations
<p>Degré d'abstraction : le schéma directeur de 1990 présentait un degré d'abstraction élevé. Le tracé exact de certaines liaisons nouvelles n'était pas encore connu et toutes les décisions concernant le choix entre lignes nouvelles et lignes modernisées n'avaient pas encore été prises. Aussi les aspects locaux (nuisances sonores, pollution visuelle et effets sur la nature) furent-ils difficiles à quantifier.</p>	<p>Poursuivre l'ESIE sur le mode itératif : les évaluations peuvent être affinées à mesure que le réseau adopte des formes plus concrètes. La réalisation de l'ESIE au niveau des corridors, qui logiquement devrait constituer la prochaine étape du processus, devrait permettre une meilleure évaluation de la pollution sonore et des incidences sur les paysages et les habitats.</p>
<p>Champ couvert par l'étude : seul un nombre limité d'aspects ont été abordés; les impacts individuels (causés par des phénomènes secondaires, par exemple) ou les effets cumulés n'ont pas été examinés.</p>	<p>Déterminer la portée écologique (identification des impacts à évaluer et des indicateurs utilisés) pour les phases ultérieures de l'ESIE. Élaborer un ensemble d'indicateurs pouvant être appliqués aux évaluations multimodales</p>
<p>Disponibilité des données : en raison du manque de bases de données européennes harmonisées ou de leur caractère fragmentaire, la collecte et l'harmonisation de données provenant de 14 pays différents ont été les opérations qui ont pris le plus de temps. La disponibilité inégale des données modales a constitué un autre handicap : l'impact du trafic routier sur l'environnement fait l'objet d'études et d'une documentation beaucoup plus abondantes que le trafic aérien et ferroviaire. Les bases de données sur la couverture terrestre et les biotopes, élaborées dans le cadre du programme CORINE, se sont avérées très incomplètes et n'ont pas permis d'effectuer une analyse quantitative de l'impact du réseau sur les habitats naturels.</p>	<p>Établir des bases de données intégrées et harmonisées, couvrant tous les modes. Identifier et classer les paysages de valeur et les sites sensibles. La planification du réseau doit - et c'est là une exigence minimale - tenir compte des zones protégées existantes, conformément à la directive CEE 92/43 concernant la conservation des habitats naturels, entrée en vigueur en 1995.</p>
<p>Méthode : L'approche multimodale a nécessité le développement d'une méthodologie spécifique. Une optimisation est nécessaire pour certains aspects (pollution sonore, par exemple). L'agrégation des impacts (mise en balance des différents aspects environnementaux) a été limitée.</p>	<p>Élaborer des méthodes complémentaires applicables aux évaluations multimodales. Établir des critères et des méthodes d'agrégation.</p>
<p>Modèles : le modèle de trafic développé dans le cadre d'une autre étude ne répondait pas à toutes les exigences spécifiques imposées par l'évaluation environnementale en termes de données de sortie.</p>	<p>Élaborer un modèle d'évaluation combinant modèles de trafic et d'impact.</p>

Encadré 9. **L'étude TGV : problèmes principaux et recommandations pour la future ESIE des RTE** (suite)

Principaux problèmes	Recommandations
<p>Incertitudes : les incertitudes ont surtout été traitées par une analyse de scénarios.</p>	<p>Développer des méthodes d'analyse de sensibilité.</p>
<p>SIG : ce système n'a guère été utilisé en raison du manque de données.</p>	<p>Élaborer des bases de données SIG intégrées et harmonisées.</p>
<p>Solutions de substitution : l'étude s'est limitée aux solutions de substitution pour les infrastructures : les résultats montrent que la construction de l'infrastructure du TGV, la mise en œuvre des mesures techniques et la fixation de normes ne permettront pas, à elles seules, d'atteindre les objectifs environnementaux de l'Union européenne, notamment en ce qui concerne la réduction de la consommation d'énergie et les rejets de CO₂.</p>	<p>Envisager la prise en compte de moyens d'action supplémentaires dans le processus de planification et d'évaluation du réseau. L'adoption de mesures relatives à la gestion du trafic, à la gestion de la demande, à la télématique, de mesures fiscales, de systèmes de tarification figure parmi les pistes à explorer.</p>
<p>Consultation et participation du citoyen : l'étude a été examinée par la DG VII, la DG XI et le groupe de haut niveau pour le réseau européen de trains à grande vitesse (qui comprend des représentants des États membres et de l'industrie). Aucune ONG n'a été associée à la procédure et aucune procédure officielle de consultation publique n'a été engagée.</p>	<p>Clarifier les procédures et examiner les moyens de concilier la consultation avec les impératifs de confidentialité propres aux actions stratégiques (analyse des procédures nationales).</p>
<p>Influence sur la décision : Hormis le fait qu'elle a permis de démontrer que le TGV est, dans la plupart des domaines, plus respectueux de l'environnement que les autres modes, l'ESIE n'a eu aucune influence déterminante sur le processus de décision concernant le réseau. Celui-ci a, certes, subi des modifications depuis 1990, mais il est difficile d'apprécier dans quelle mesure elles sont imputables à des considérations environnementales. L'une des grandes difficultés lorsqu'il s'agit d'évaluer le rôle joué par l'ESIE dans la prise de décision est l'absence de mise en balance des différents impacts environnementaux, des conséquences socio-économiques et des conséquences sur l'investissement.</p>	<p>Clarifier les procédures au niveau des orientations relatives aux RTE : stades du processus décisionnel auxquels il convient d'intégrer l'ESIE, modalités de prise en compte de l'ESIE dans le processus décisionnel.</p>
	<p>Élaborer des indicateurs et des méthodes d'évaluation intégrée, couvrant les impacts environnementaux, les Incidences socio-économiques et les conséquences sur les investissements.</p>

D. ACTIONS DE RECHERCHE A LA COMMISSION EUROPÉENNE

Évaluation des RTE : recherche méthodologique

En prélude à la future ESIE des RTE (ou de certains de leurs corridors), la Commission a lancé une série d'actions de recherche préparatoires (voir encadré 10). Jusqu'à présent, la Commission européenne a orienté ses recherches sur la détermination de la portée écologique et les aspects méthodologiques de l'ESIE. Les principales actions de recherche engagées par la DG VII consistent à examiner les pratiques et méthodes en vigueur dans et à l'extérieur de l'Union européenne et à élaborer une méthodologie d'évaluation de référence pour les RTE. L'annexe 3 donne un aperçu de ces actions de recherche.

Méthodologie d'évaluation de l'impact des transports (DG VII, APAS, 1995)

Cette étude fait le point des méthodologies applicables à l'évaluation des actions stratégiques dans le domaine des transports. Elle propose également une

Encadré 10. Commission européenne : initiatives de recherche récentes concernant l'ESIE des transports

DIRECTION GÉNÉRALE TRANSPORTS

- Méthodologie d'évaluation de l'impact des transports (APAS, 1995)
- État des connaissances en matière d'ESIE des infrastructures de transport (1995)
- Rapport du groupe de travail AIRE, 1994
- 4^e programme-cadre : recherche stratégique et modélisation (1994-1998)
- EURET : analyse coût-avantages et multicritères pour les infrastructures de transport
- Action COST 328 : stratégie d'intégration des réseaux de transport en Europe
- Action COST 319 : estimation des émissions polluantes dues au transport
- Action COST 317 : effets socio-économiques du tunnel sous la Manche

DIRECTION GÉNÉRALE ENVIRONNEMENT

- Étude sur les méthodes de prévision du trafic induit sur les nouvelles infrastructures de transport (1995)

approche intégrée regroupant au sein d'un cadre cohérent les effets environnementaux stratégiques, les impacts spatiaux et les impacts directs des transports, mesurés selon des méthodes plus classiques (voir figure 3). Le rapport est subdivisé en plusieurs parties :

- transport et développement régional;
- évaluation des effets socio-économiques;
- effets environnementaux et viabilité écologique des politiques de transport;
- cadres d'évaluation des initiatives politiques dans le domaine des transports;
- approche intégrée en vue de l'évaluation des impacts des politiques menées dans le domaine des RTE.

État des connaissances concernant l'ESIE des infrastructures de transport (DG VII, 1995)

Le rapport analyse les méthodologies existantes et l'expérience acquise en matière d'ESIE dans et à l'extérieur de l'UE. Il aborde les principaux aspects de l'ESIE, tels que les indicateurs, les méthodes, les modèles, le SIG, les exigences auxquelles doivent répondre les données et la disponibilité de celles-ci. Le rapport final devrait formuler des recommandations générales concernant l'approche méthodologique de l'ESIE des RTE.

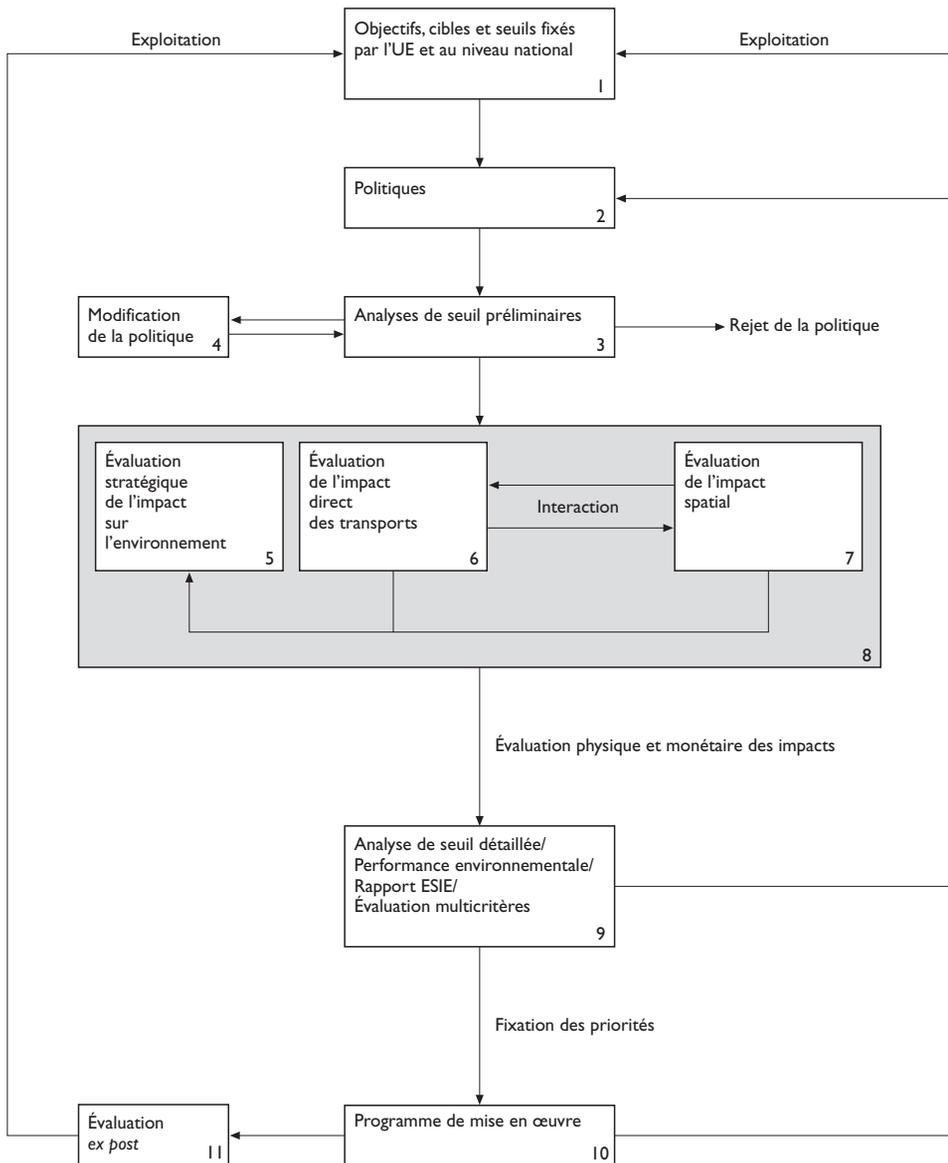
Groupe de travail Autoroutes, action AIRE (DG VII, 1994)

Le groupe de travail Autoroutes du Comité des infrastructures de transport de la DG VII a présenté une proposition concernant l'intégration de l'ESIE dans le processus de planification. Cette proposition souligne notamment que « les scénarios pour les réseaux routiers transeuropéens seront analysés dans le cadre d'une approche multimodale ». Le rapport propose une approche par scénarios représentant un nombre limité d'options sur le plan des infrastructures.

Étude de la DG XI sur le trafic induit (DG XI, 1995)

Le rapport passe en revue et évalue les méthodologies utilisées pour la prévision du trafic induit sur les nouvelles infrastructures de transport. Il s'articule autour de quelques thèmes centraux, tels que la définition pratique de la notion de trafic induit, le classement et la comparaison des différents outils d'estimation du trafic induit et la description des questions dont il faut tenir compte pour définir les techniques adéquates de prévision de la demande de mobilité induite par les différents projets de RTE. Il propose également un cadre uniforme, fondé

◆ Figure 3. **Projet de cadre d'évaluation global pour l'ESIE des transports**



Source : CEC, Methodologies for transport impact assessment, DG VII, 1995.

sur la distinction entre les composantes génératives et distributives des modèles. Enfin, le rapport formule des recommandations concernant les méthodes qui peuvent être utilisées pour chiffrer les effets des RTE dans l'ensemble de la Communauté.

Quatrième programme-cadre : recherche stratégique dans le domaine des transports

Le quatrième programme-cadre 1994-1998 est notamment consacré à la recherche stratégique en matière d'évaluation de la politique des transports. La recherche doit définir une approche intégrée et socio-économique en ce qui concerne la compréhension, l'efficacité, le fonctionnement et l'impact des RTE. Le programme est également appelé à appuyer la formulation de la politique commune des transports, en définissant les critères de développement de la mobilité durable dans les meilleures conditions possibles sur le plan de l'environnement, sur le plan social et sur le plan de la consommation d'énergie. L'élaboration de techniques de modélisation et de méthodologies appropriées constituera un thème de recherche prioritaire²¹.

Le programme couvrira diverses actions de recherche liées à l'évaluation (environnementale, spatiale et socio-économique) au niveau stratégique (voir encadré 11).

Le premier appel d'offres dans le cadre du programme a été lancé en décembre 1994 (suivi d'un deuxième en janvier 1996). Les projets sélectionnés à ce jour, qui concernent directement l'ESIE des programmes d'infrastructure relatifs aux RTE, sont les suivants :

COMMUTE (Méthodologie d'évaluation stratégique de l'impact des transports sur l'environnement)

Ce projet a pour but de développer une méthodologie novatrice, globale et reproductible d'évaluation de l'impact des activités et des systèmes de transport sur l'environnement et examine les aspects liés à la sécurité générale et aux risques. Il met surtout l'accent sur les aspects multimodaux et intermodaux de l'évaluation des impacts dans le cadre de l'extension et de l'amélioration des réseaux de transport transeuropéens.

MEET (Méthodologie d'estimation des émissions de polluants atmosphériques dues aux transports)

Le but de ce projet est de développer une base de données des facteurs d'émissions pour l'ensemble des modes et d'estimer les émissions de polluants

Encadré 11. Quatrième programme-cadre : actions de recherche stratégique dans le domaine des transports

Connaissance de la mobilité :

- systèmes d'information
- établissement de scénarios

Économie du système de transport :

- valorisation des externalités des systèmes de transport
- tarification des transports
- évaluation de l'impact des transports sur l'économie des EM
- évaluation de l'impact des systèmes de transport (tous modes) sur l'environnement
- impacts socio-économiques et spatiaux des investissements dans les infrastructures de transport et des améliorations apportées au système de transport

Intégration de nouvelles technologies :

- évaluation et détection des technologies
- évaluation des nouvelles technologies et des questions environnementales

Évaluation de la politique :

- évaluation des RTE
- évaluation stratégique de l'interaction des instruments de la PCT
- outils d'évaluation des choix opérés en matière de politique des transports et de leurs incidences
- évaluation stratégique des corridors et de leur développement, des améliorations apportées aux RTE et de leur extension aux PECO/pays de la CEI
- politiques et entraves locales à la mise en œuvre de la PCT

atmosphériques produites par des activités de transport. Les résultats de ce projet alimentent le projet COMMUTE.

EMARC (Règles MARPOL et déchets produits par les navires)

Cette action de recherche vise à évaluer la situation dans le domaine de la production de déchets, sous toutes leurs formes, par les navires et d'examiner les

systèmes actuels et futurs de gestion de ces déchets, à bord du navire ou à terre. Le rôle joué par les règles MARPOL et leur influence sur l'exercice de ces activités seront également évalués. Les résultats de l'analyse des bases de données seront exploités pour concevoir un système de modélisation des changements environnements induits par l'amélioration des technologies et de l'application plus étendue des règles MARPOL.

TENASSESS : Évaluation stratégique des réseaux transeuropéens et de la PCT

Le but de ce projet est d'effectuer des recherches sur l'évaluation des politiques et d'établir une méthodologie permettant d'évaluer les diverses options envisageables, évaluation se situant généralement au niveau stratégique. Il procédera également à une évaluation globale de la PCT et formulera, dans la foulée, des recommandations susceptibles d'en faciliter l'élaboration et la mise en œuvre.

POSSUM (Scénarios pour une mobilité durable)

Cette action de recherche sera consacrée à l'élaboration de scénarios et à la définition des critères garant d'une mobilité durable. Elle définira un ensemble de scénarios « alternatifs » susceptibles d'appuyer la prise de décision concernant la PTC et les RTE. Cette évaluation couvrira les pays de l'UE, les PECO et les pays de la CEI.

ECOPAC

Ce projet vise à élaborer une nouvelle méthodologie d'évaluation des impacts socio-économiques et spatiaux.

Bien que le champ et les objectifs de ce programme de recherche soient ambitieux, l'application pratique de ses résultats à l'évaluation des RTE restera limitée en raison des problèmes suivants :

- Les projets relevant du 4^e programme-cadre ont une durée moyenne de 3 ans, période pendant laquelle la planification et la mise en œuvre des RTE et de certains de leurs projets se poursuivra. Il est douteux que les résultats du programme de recherche puissent être disponibles en temps utile pour l'ESIE, en particulier l'ESIE du réseau, censée apporter les éléments d'information indispensables à la révision des RTE en 1998.
- Les projets de recherche spécifiquement axés sur l'ESIE des RTE ont des objectifs environnementaux limités puisqu'il s'agit, pour l'essentiel, de modéliser un ensemble restreint d'impacts physiques tels que les émissions de CO₂, la pollution atmosphérique, les émissions sonores et la

consommation d'énergie. Les autres impacts tels que les impacts visuels, l'impact sur les biotopes et les habitats, etc., dont on ne saurait nier la pertinence pour les RTE, ne sont qu'effleurés, bien que des méthodes et des techniques de modélisation appropriées (SIG, par exemple) existent ou puissent être développées.

- Les actions lancées dans le cadre du programme sont fortement axées sur le thème de la modélisation. Le risque est réel que les instruments ainsi développés soient trop sophistiqués, surtout pour être appliqués à une prise de décision de haut niveau (exigeant des méthodes et des outils d'évaluation plutôt généraux et souples).

Programme EURET (action concertée 1.1) : analyse coût-avantages et multicritères pour les infrastructures de transport

EURET est le programme de recherche communautaire pour la période 1990-1994. L'objectif de l'action concertée 1.1 de ce programme de recherche était d'évaluer la faisabilité d'un système de référence européen destiné à analyser et à définir une méthode coordonnée d'évaluation des projets d'infrastructure, compte tenu des spécificités particulières des régions périphériques de la Communauté et des pays de transit. Cette recherche s'effectue en quatre phases :

1. examen des méthodes existantes (analyses coût-avantages et multicritères, par exemple);
2. examen des méthodes d'évaluation des critères existants;
3. étude des critères à utiliser dans l'approche européenne;
4. étude des méthodes d'évaluation à utiliser dans l'approche européenne.

Bien que la recherche menée dans le cadre du programme EURET s'attache principalement à l'évaluation des projets, le rapport dresse un panorama complet des systèmes d'évaluation en vigueur dans l'UE qui pourraient apporter une contribution précieuse à l'établissement d'une méthodologie ou de lignes directrices pour une ESIE à l'échelle européenne.

COST (Coopération européenne dans le domaine de la coopération scientifique et technique)

Action COST 328 (méthodes d'évaluation des réseaux transeuropéens)

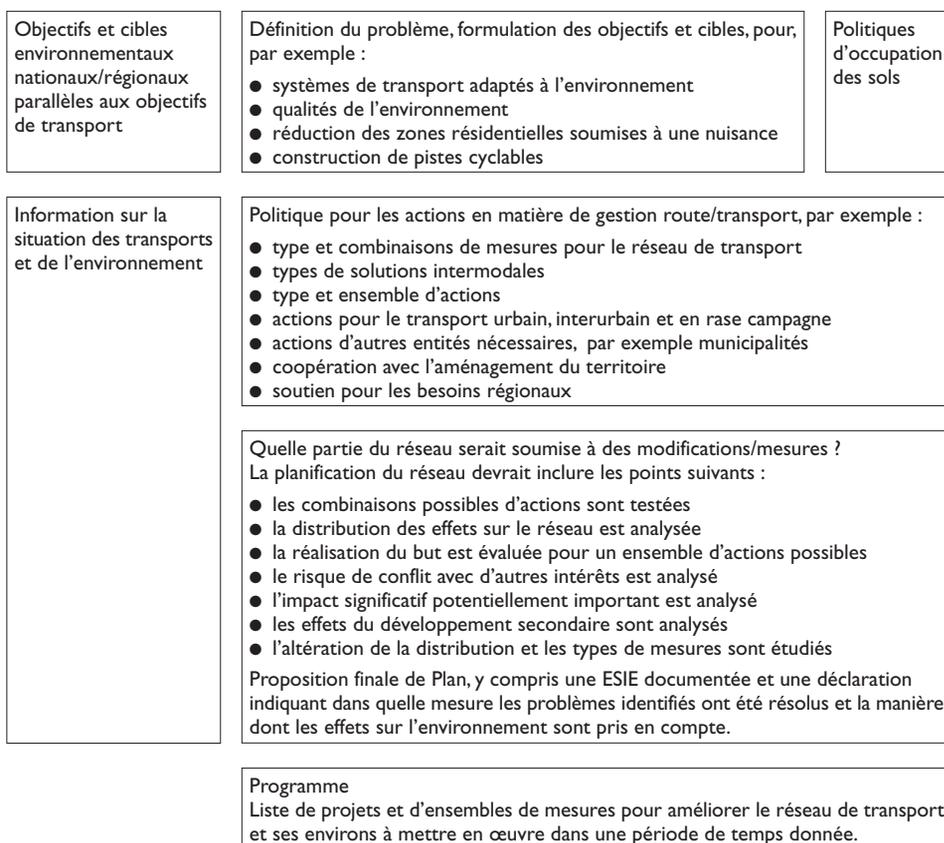
Cette action a pour but de rechercher les meilleures méthodes d'évaluation socio-économique des réseaux de transport en Europe (accent mis sur l'interopérabilité et l'interconnexion des réseaux) et d'expliquer le rôle des opérateurs de

transport. Elle tente d'aller au-delà des méthodologies classiques (ACA et AMC) en fixant des indicateurs de performance des réseaux.

COST 319 (estimation des émissions polluantes des transports)

Complémentaire au programme MEET, cette action de recherche doit fournir des outils d'estimation des émissions produites par le transport en milieu urbain.

◆ Figure 4. **Structure possible de l'évaluation de l'impact pour les politiques, plans et programmes dans les secteurs route et transport**



COST 317 (effets socio-économiques du tunnel sous la Manche)

Le but de cette action est d'identifier le lien pouvant exister entre la mise en place d'une infrastructure de transport importante (le tunnel sous la Manche) et les changements socio-économiques observés à proximité et de proposer, si possible, une méthode de détection et d'évaluation de ces changements.

E. OCDE : RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS

En 1994, l'OCDE publiait un rapport intitulé «Évaluation de l'impact des routes sur l'environnement». Le rapport comprend un chapitre consacré à l'ESIE, dans lequel les pratiques et les procédures en vigueur dans différents pays sont analysées et des recommandations sont formulées en vue de l'établissement d'une structure d'évaluation de l'impact des PPP dans le secteur des routes et des transports (voir figure 4). Le rapport aboutit notamment à la conclusion suivante :

« La manière dont l'application de l'évaluation de l'environnement, au niveau des politiques, plans et programmes, affectera le résultat des projets et autres mesures/actions n'est pas encore bien connue. Dans plusieurs pays, une attention générale est donnée aux problèmes d'environnement et elle a résulté en plus de projets de voies de contournement, en plus de limitations de trafic et en plus de mesures de protection de l'environnement à l'intérieur du secteur routier. L'augmentation des ressources pour les investissements dans le chemin de fer n'est probablement pas le résultat de l'ESIE formelle. Cependant, l'ESIE est un concept qui révèle un potentiel d'efficacité et de préoccupation accrues pour l'environnement dans les politiques générales et le choix des actions. On peut s'attendre à la poursuite de la mise en œuvre de l'ESIE dans les pays de l'OCDE. »

Contenu possible du document d'ESIE pour le plan stratégique route/transport :

Document d'ESIE

Contenu possible :

- objectif et besoin
- description des actions proposées, y compris les variantes « zéro » et autres
- description de l'environnement existant pertinent pour la planification du système
- description du risque d'effets notables du plan proposé (pertinent pour la planification du système), y compris l'information sur la manière dont les effets sur l'environnement ont été examinés pour les variantes (réalisation des objectifs environnementaux)
- principes d'insertion recommandés
- information sur les méthodes d'évaluation utilisées
- information sur la « problématique » ou formulation antérieure politique
- information sur les lacunes dans les connaissances et les incertitudes importantes

Source : OCDE, 1994.

RECOMMANDATIONS

L'ESIE est un processus itératif qui assure la continuité de la communication entre tous les acteurs du processus décisionnel, c'est-à-dire les fonctionnaires, les experts compétents pour le secteur et les questions d'environnement et le public.

A. DIFFUSION DE L'INFORMATION ET FORMATION

L'expérience montre que l'ESIE n'a encore qu'une incidence limitée sur le processus décisionnel, mais qu'elle a, en revanche, le grand mérite de faire dialoguer tous les participants au processus de planification sur les questions d'environnement. L'efficacité de ce dialogue et de la formation dans le domaine de l'ESIE est fonction en tout premier lieu des informations pratiques et de la documentation disponibles. Elle est fonction aussi de la qualité de la formation de tous les acteurs intervenant dans le processus d'ESIE. La CEMT peut jouer un grand rôle dans la réalisation de ces deux objectifs en menant ou soutenant les actions suivantes :

1. Création d'un forum international ou organisation de séminaires où toutes les parties concernées peuvent se rencontrer pour discuter des progrès de l'ESIE dans les transports.
2. Organisation d'ateliers internationaux, nationaux ou régionaux de formation à l'intention des fonctionnaires (des ministères et autres organismes compétents), des experts, des ONG et des profanes. Il est absolument nécessaire de mettre au point du matériel didactique et des manuels traitant de toute la gamme des processus et méthodes d'ESIE.
3. Amélioration de la coordination de la recherche menée et des initiatives prises dans le domaine de l'ESIE. La présente publication démontre, à l'instar de plusieurs autres, que l'application de l'ESIE dans les transports fait l'objet d'une multitude de projets de recherche lancés par diverses organisations à divers niveaux (régional, national, international). La discrétion dont ces initiatives restent entourées se traduit cependant par des doubles emplois fréquents. L'amélioration de la coordination du programme de recherche et de l'échange d'informations

(avec par exemple la mise sur pied d'une base de données relatives à ces initiatives qui soit facilement accessible) rendrait la recherche méthodologique beaucoup plus productive et accélérerait la mise en œuvre pratique de l'ESIE.

B. ÉVALUATION DE L'IMPACT DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS SUR L'ENVIRONNEMENT

L'ESIE reste à l'heure actuelle cantonnée aux plans et aux programmes dans le secteur des transports (comme d'ailleurs dans la plupart des autres). Pour faire passer la viabilité écologique du stade des principes à celui des faits, l'ESIE doit toutefois être réalisée au stade le plus précoce possible de la définition de la politique à suivre. Il est évident que cette évaluation requiert alors une approche spécifique et une méthodologie appropriée. Même si l'adoption des règles nationales ou internationales en la matière paraît pour le moment encore irréalisable, il faudrait néanmoins envisager de :

4. Dresser un inventaire des systèmes et méthodes existants d'évaluation stratégique de l'impact des politiques des transports (entre autres) sur l'environnement, qui fasse la distinction entre les systèmes obligatoires et les systèmes volontaires ainsi qu'entre les cas dans lesquels l'ESIE doit ou simplement peut être effectuée, qui soit attentif au degré de participation du citoyen, qui soit conçu dans une optique de suivi et qui indique comment les conclusions des évaluations peuvent être exploitées dans un processus décisionnel à haut niveau.

5. Lancer des expériences-pilotes d'ESIE dans certains ministères des transports ou dans certains organismes nationaux ou internationaux de transport. Il faudrait pour ce faire d'abord étudier où et comment l'ESIE peut le mieux être introduite dans le ministère ou l'agence (compte tenu de la structure de son organisation et de ses procédures), mettre au point ensuite une procédure ou méthodologie d'ESIE appropriée et, enfin, mesurer l'efficacité du système. Ces expériences-pilotes pourraient compléter les travaux de recherche réalisés par la Commission européenne dans le domaine de l'évaluation stratégique de la politique commune des transports. La formule des projets-pilotes a également été adoptée par la Commission européenne, qui a ainsi notamment cofinancé le projet danois de mise au point d'un système d'ESIE pour les projets de loi.

C. AMÉLIORATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE VIABILITÉ ÉCONOMIQUE

6. La première chose à faire pour intégrer le concept de durabilité dans le processus d'ESIE est de fixer très clairement les objectifs à atteindre et de choisir les indicateurs de réussite correspondants. Ces indicateurs doivent varier selon les besoins auxquels l'évaluation doit répondre aux différents niveaux de la planification (politique, plan, programme). Dans l'idéal, ces indicateurs devraient

être non seulement économiques, mais aussi logistiques, sociaux et environnementaux. Plusieurs jeux d'indicateurs ont déjà été établis ou pourraient être rapidement incorporés dans l'ESIE. Il faut veiller à coordonner les travaux avec ceux qui sont menés dans d'autres enceintes internationales, étant donné notamment qu'il est nécessaire de soutenir les stratégies prévues par l'action²². Plusieurs exercices de définition d'indicateurs de développement durable ont été entrepris au niveau national ou international et l'UE, l'OCDE, la Banque mondiale, UNSTAT, EUROSTAT et le WWF peuvent se targuer d'avoir déjà fait largement progresser les choses. Il n'y a, à ce jour, pas encore d'accord sur un ensemble unique d'indicateurs utilisables dans le secteur des transports ou dans des analyses transsectorielles. Il est nécessaire de combler cette lacune, dans le contexte plus particulièrement de l'évaluation internationale des réseaux transeuropéens de transport.

D. ÉLÉVATION DE L'ESIE AU RANG D'OUTIL D'ANALYSE STRATÉGIQUE DE LA VIABILITÉ ÉCOLOGIQUE

7. Pour que la défense de l'environnement puisse occuper toute la place qui lui revient dans le processus décisionnel, les conclusions d'une ESIE doivent être mises sur le même pied que celles des évaluations financières et socio-économiques. Tout le monde s'accorde à dire dans les enceintes internationales qu'à long terme, le mieux semble être d'intégrer tous les instruments économiques, sociaux et environnementaux dans un seul et même processus. Cela peut se faire soit en élargissant le champ de l'ESIE jusqu'à lui faire prendre en compte les impacts socio-économiques, soit en imaginant des processus distincts d'évaluation étroitement et optimalement liés les uns aux autres. L'exercice requiert la mise au point de méthodes et de modèles d'analyse stratégique de la viabilité écologique qui permettent de déterminer l'importance relative à accorder à l'impact sur l'environnement, aux retombées socio-économiques et à l'incidence sur les investissements et les mettre en balance avec les objectifs poursuivis en termes de durabilité. Si ce bilan d'ensemble n'est pas établi, il y a fort à craindre que l'ESIE reste à l'avenir un exercice presque purement théorique. L'évaluation combinée de tous les effets d'une action proposée, qu'elle fasse partie d'une ESIE ou lui soit parallèle, revêt une importance déterminante pour la qualité du processus de planification.

E. MÉTHODOLOGIE

Ce bref inventaire des recherches en cours montre que la méthodologie de l'ESIE dans les transports fait l'objet de très nombreuses recherches, notamment à la Commission européenne. Il n'en reste pas moins nécessaire de pousser plus avant l'analyse de certaines questions.

8. Mise au point d'une large gamme de technologies : le choix des méthodes et outils d'ESIE doit être dicté par le contexte national ou régional, les processus de planification appliqués, la disponibilité des données, l'objectif de l'action stratégique et le niveau politique de l'action. Il ne semble donc ni possible, ni souhaitable de se limiter à une méthodologie unique valable dans tous les cas. L'optimisation de plusieurs méthodes et de plusieurs outils différents doublée d'une large diffusion de ces informations, paraît être une option plus réaliste. Souplesse et adaptabilité doivent rester les maîtres-mots du système ESIE.

9. Approfondissement des recherches dans le domaine de :

- L'évaluation des impacts cumulés. Les États-Unis et le Canada se sont beaucoup occupés de cette question.
- L'évaluation du développement induit par les infrastructures de transport.
- L'analyse du cycle de vie. Les Pays-Bas, notamment, font de cette analyse un outil de l'ESIE. Dans le secteur des transports, l'intégration de l'analyse du cycle de vie dans l'ESIE pourrait apporter des solutions intéressantes, notamment pour les comparaisons intermodales.

F. MISE EN PRATIQUE DE L'ESIE

10. L'expérience apprend que la pratique non seulement valide, mais aussi fait progresser les méthodes d'ESIE. Les méthodes resteront toujours dans une large mesure tributaire des cas dans lesquels elles sont utilisées étant donné que leur choix est dans une très large proportion dicté par les systèmes de planification existants de même que par les données disponibles. Les études-pilotes doivent donc compléter la recherche sur les méthodes. Le fait que l'ESIE n'a pas encore atteint sa pleine maturité ne doit plus être considéré comme un obstacle à sa mise en œuvre, d'autant plus que la plupart des études montrent qu'il existe déjà toute une panoplie de méthodes et d'outils d'évaluation des PPP de transport.

G. STRATÉGIE D'ESIE POUR LES RÉSEAUX TRANSEUROPEËNS

11. Mise au point d'une stratégie itérative et souple d'ESIE pour les réseaux transeuropéens, et notamment pour les corridors. Il n'est à l'heure actuelle pas encore possible de dire avec certitude si la Commission entend toujours évaluer le réseau transeuropéen multimodal dans son ensemble ou optera plutôt pour une approche par corridors. Une analyse de réseau doit être la phase initiale d'un processus itératif d'ESIE qui devrait être étendu graduellement au niveau du pays, de la région et du corridor. Comme l'établissement des schémas directeurs est déjà bien avancé, il y a évidemment toutes les raisons de se demander si une ESIE des réseaux peut encore influencer sur la prise de décision concernant les

réseaux dans leur ensemble. D'autres arguments plaident néanmoins en faveur de l'ESIE des réseaux :

- L'ESIE des réseaux pourrait constituer la phase de sélection préliminaire des projets en fonction de leur impact sur l'environnement et de définition de leur portée écologique pour les phases suivantes de la planification. Elle devrait mettre les contraintes en évidence et rassembler des informations qui permettent de sélectionner les régions et les corridors (ou faisceaux de corridors) à évaluer par priorité.
- L'ESIE des réseaux transeuropéens facilitera la collecte de données utilisables pendant toutes les phases suivantes de la planification (niveau du pays, de la région, du corridor).
- L'ESIE des réseaux contribuera puissamment à l'amélioration des méthodologies et modèles existants. Les enseignements qui en sont tirés seront notamment très utiles pour l'évaluation des réseaux paneuropéens.

12. Création d'un groupe d'experts en ESIE pour les réseaux transeuropéens. L'ESIE est un exercice qui ne se limite pas à la seule application de techniques et modèles d'évaluation technique, mais implique aussi l'agencement de canaux efficaces de communication entre les différents acteurs participant au processus. Eu égard à l'extrême complexité du processus d'ESIE que réclament les réseaux transeuropéens, la création d'un groupe d'experts garantissant la continuité des consultations entre les fonctionnaires et les experts revêt une importance essentielle. Ce groupe pourrait se composer de représentants des diverses DG compétentes et de l'Agence européenne pour l'environnement ainsi que d'experts nationaux. Il devrait jouer un rôle actif et directeur dans toutes les phases de l'ESIE, c'est-à-dire dans :

- l'identification des objectifs;
- la sélection préliminaire des projets en fonction de leur impact sur l'environnement et la définition de leur portée écologique;
- la coordination avec les autres recherches en cours (4^e programme-cadre, par exemple) et les autres formes d'évaluation (évaluation socio-économique, par exemple);
- l'analyse des résultats de l'ESIE;
- l'échange d'informations et la diffusion des résultats;
- l'organisation des consultations et la participation du citoyen ainsi que l'assistance à ces activités;
- le suivi.

13. Définition précise des objectifs et des indicateurs pour chaque phase de la planification. Les objectifs et les indicateurs formant l'essentiel du cadre de tous les systèmes d'ESIE, il faut, pour chacune des phases de la planification, définir

et entériner un ensemble d'objectifs et d'indicateurs-clés (d'ordre environnemental, logistique et socio-économique).

14. Constitution de bases de données intégrées. L'ESIE ne peut s'appliquer aux réseaux transeuropéens sans bases de données harmonisées au niveau européen (rassemblant des données relatives au transport et à l'environnement ainsi qu'à la situation économique et démographique). L'Agence européenne de l'environnement a un rôle de premier plan à jouer dans leur création. L'existence et la mise à jour régulière de telles bases de données permettraient d'accélérer considérablement l'ESIE et d'en faire un instrument de décision souple et efficace. Ces bases pourraient en outre être un appoint précieux pour le développement de processus nationaux et régionaux d'ESIE.

15. Formulation et évaluation des différentes options envisageables. La politique des transports de la Communauté semble résolument tendre vers un accroissement – jugé socio-économiquement souhaitable – de la mobilité. Il est toutefois douteux qu'un accroissement ininterrompu de la mobilité soit conciliable avec des objectifs de viabilité écologique, surtout si cet accroissement doit, comme de nombreuses études le prédisent, être le fait pour l'essentiel du transport routier. En dehors du développement des réseaux transeuropéens, le livre blanc a encore tracé plusieurs autres axes d'action prioritaires centrés sur la promotion des modes de transport les plus écologiques et des transports collectifs. Il semblerait donc judicieux d'évaluer les réseaux transeuropéens dans le contexte plus large de toutes les mesures et de toutes les actions prioritaires proposées par la PCT. La future ESIE des RTE devrait donc englober plusieurs scénarios dans lesquels il soit possible d'évaluer et de soumettre à une analyse de sensibilité non seulement l'impact de plusieurs réseaux et corridors de transport différents, mais aussi celui des modalités de gestion de la demande de transport, des politiques tarifaires et de l'activité législative et réglementaire.

16. Modélisation. Il convient de mettre au point un modèle d'évaluation qui combine l'impact sur le trafic avec l'impact sur l'environnement et soit, si possible, lié à un SIG.

17. Mise au point de procédures et liaison avec le processus décisionnel. La première question à régler est celle du partage des responsabilités en matière d'ESIE des réseaux transeuropéens entre la Commission européenne (DG VII et XII) et les États membres. Il est, à l'heure actuelle, loin d'être établi dans quelle mesure les résultats d'une ESIE communautaire peuvent lier les États membres et quel pourrait être le lien entre une telle ESIE et une ESIE/EIE nationale au niveau d'un projet. Le fait que les résultats des ESIE réalisées au niveau communautaire ne conditionnent pas pour le moment les financements communautaires limite considérablement leur portée. Cette situation législative et procédurale devrait être clarifiée dans les orientations concernant les RTE.

18. Consultation et participation publique. Le livre blanc sur la PCT reconnaît que l'amélioration du bilan écologique du système communautaire de transport requiert la participation de tous les acteurs en présence. La discussion politique des réseaux transeuropéens n'est jusqu'ici toutefois pas sortie du cercle des institutions communautaires, des autorités nationales et régionales, de l'industrie et des entreprises de transport. Il convient de concevoir une stratégie qui prenne également en compte les préoccupations de plus en plus nombreuses exprimées par les usagers, les groupes de défense de l'environnement et les collectivités locales²³. Idéalement, la consultation devrait être entamée dès le démarrage d'une ESIE, c'est-à-dire au stade de l'identification des objectifs et de la définition de la portée écologique. Il va de soi qu'il y a lieu de ménager un juste équilibre entre les exigences de confidentialité, qui peuvent réellement être impérieuses aux niveaux stratégiques du processus décisionnel, et les besoins de consultation du citoyen.

H. LANCEMENT DU PROCESSUS D'ESIE POUR LES RÉSEAUX PANEUROPÉENS

19. L'ESIE peut contrer l'optique unimodale adoptée par de nombreux pays d'Europe centrale et orientale (focalisation sur le développement du réseau d'autoroutes, par exemple) et garantir l'introduction d'une dimension multimodale dans le développement des réseaux paneuropéens de transport.

20. L'ESIE du réseau paneuropéen doit, entre autres, être nourrie d'une intensification des échanges d'informations entre les groupes et les experts des PECO et de l'UE ainsi que des formations évoquées ci-dessus.

I. INTÉGRATION DE L'ESIE DANS LES MÉCANISMES DE FINANCEMENT

21. Inclusion de l'ESIE dans les conditions de financement. Les institutions financières internationales jouent un rôle capital dans le développement futur des systèmes nationaux et internationaux de transport. La plupart d'entre elles, notamment la BERD et la Banque mondiale, ont compris la nécessité de l'ESIE et étudient l'introduction de certaines dispositions et procédures en la matière. Dans la pratique, l'environnement n'intervient cependant comme critère d'octroi du financement qu'au niveau du projet (par exemple obligation d'évaluation de l'impact du projet sur l'environnement). Il est fréquent que soient financés des projets qui font en réalité partie d'un programme dont l'impact peut être beaucoup plus important. Il semble donc indispensable de faire de l'ESIE une des conditions de financement de certains programmes ou plans et de l'imposer comme phase préparatoire de l'approbation du financement des projets.

NOTES

1. Dans ce contexte, le terme «politiques» renvoie à la gestion courante des gouvernements et non à des engagements électoraux de partis politiques.
2. Commission européenne (1992) *Le développement futur de la politique commune des transports*.
3. Arrêté n° 1692/96/EC.
4. Dans ce contexte, le terme «politiques» renvoie à la gestion courante des gouvernements et non à des engagements électoraux de partis politiques.
5. Dans ce contexte, le terme «politiques» renvoie à la gestion courante des gouvernements et non à des engagements électoraux de partis politiques.
6. Therivel, R. et al. (1992), *Strategic Environmental Assessment*.
7. Lee N. et F. Walsh (1992), *Strategic Environmental Assessment: An Overview in Project Appraisal*, volume 7, n° 3, septembre 1992.
8. D'après University of Manchester (1995), EIA Leaflet series, *Strategic environmental assessment*.
9. The National Environmental Policy Act of 1969, telle que modifiée.
10. Lee, N. et Hughes, J. (1995), *Strategic Environmental Assessment: Legislation and procedures in the Community*.
11. Banque européenne pour la reconstruction et le développement (1993), *Législations relatives à l'évaluation de l'impact sur l'environnement*.
12. CCE (1995), Proposition de directive du Conseil concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement des plans et programmes (projet).
13. Therivel, R. et al. (1992), *Strategic environmental assessment*.
14. CEC, *Aide mémoire sur les profils environnementaux des programmes de fonds structurels*.
15. Vrom (1995), *International Workshop on Environmental Assessment of Policies*, La Haye, décembre 1994.
16. Lee, N. et Hughes, J. (1995), *Strategic Environmental Assessment: Legislation and procedures in the Community*.
17. Commission des Communautés européennes (1994), Proposition de décision du Conseil et du Parlement européen sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transports COM(94)106 final, Bruxelles.

18. Commission européenne des Communautés européennes (1992a), *Le développement futur de la politique commune des transports – Approche globale pour la détermination d'un cadre communautaire garant d'une mobilité durable*, COM(92)494 final, Bruxelles.
19. Commission des Communautés européennes (1990). *Le réseau européen de trains à grande vitesse*, Bruxelles.
20. M+R(1993), *The European High Speed Train Network: Environmental Impact Assessment – Étude commanditée par la CCE – Direction générale Transports*.
21. Commission européenne (1994), *Programme de travail Transports*.
22. ONU (1993), *Action 21, Programme d'action pour la mise en œuvre des principes énoncés dans la Charte de la Terre*.
23. T&E, *European Federation for Transport and Environment (1995): Ten questions on TENs*, Brussels.

Annexe 1

**DISPOSITIONS RELATIVES A L'ESIE EN VIGUEUR
EN EUROPE**

Annexe 1. **Dispositions relatives à l'ESIE en vigueur en Europe**

Pays	Dispositions relatives à l'évaluation de l'impact des PPP sur l'environnement	Secteurs dans lesquels les dispositions s'appliquent
Allemagne	La plupart des lois fédérales se limitent aux projets. Les lois relatives aux domaines énumérés dans la colonne de droite obligent néanmoins à tenir compte des questions d'environnement. Par ailleurs, la procédure d'EIE adoptée par le gouvernement en 1975 ne se limite pas aux projets et s'est donc, jusqu'à un certain point, appliquée à certains PPP. Une certaine forme d'évaluation de l'impact des PPP sur l'environnement s'effectue dans des cas bien particuliers, au niveau des <i>Länder</i> et des municipalités.	Agriculture, industrie, transports, ressources hydriques, gestion des déchets, aménagement du territoire, protection de la nature.
Autriche	A l'heure actuelle, les PPP ne doivent pas vraiment faire l'objet d'une évaluation environnementale en bonne et due forme, mais plusieurs instruments de planification permettent de tenir compte des questions d'environnement dans plusieurs secteurs (voir colonne de droite). La loi de 1994 sur l'EIE ne porte que sur l'évaluation des projets.	Énergie, transports, tourisme, ressources hydriques, gestion des déchets, aménagement du territoire, sylviculture.
Belgique	Les gouvernements régionaux prennent dans une certaine mesure l'impact sur l'environnement en considération dans différents secteurs, au niveau essentiellement des plans et des programmes. Les lois belges relatives à l'EIE portent principalement sur l'évaluation des projets (sauf dans la région bruxelloise). La région flamande prépare un nouveau décret dont certaines dispositions portent sur l'EIE des PPP.	Agriculture, extraction de gravier (Flandre). Énergie et transports (Bruxelles). Ressources hydriques, gestion des déchets, aménagement du territoire (Bruxelles et Flandre).
Danemark	La circulaire de 1993 du département du Premier ministre stipule que l'ESIE est obligatoire pour toutes les propositions gouvernementales qui ont des effets majeurs sur l'environnement (<i>cf.</i> Elling 1994). La plupart des lois en vigueur se limitent aux projets. Il existe toutefois depuis longtemps des dispositions qui imposent de tenir compte des effets sur l'environnement dans la préparation des plans d'aménagement du territoire et de certains autres PPP.	La procédure de 1993 s'applique à tous les secteurs.

Annexe 1. **Dispositions relatives à l'ESIE en vigueur en Europe** (suite)

Pays	Dispositions relatives à l'évaluation de l'impact des PPP sur l'environnement	Secteurs dans lesquels les dispositions s'appliquent
Espagne	<p>Il n'y a pas de forme réglementaire d'ESIE au niveau national et les lois en vigueur se limitent aux projets. L'évaluation de l'impact des PPP nationaux sur l'environnement, pour autant qu'elle se fasse, reste limitée, sauf dans les cas à forte dimension spatiale ou directement liés aux secteurs environnementaux. Sept des 17 régions autonomes ont adopté des lois imposant l'évaluation de l'impact de certains PPP sur l'environnement (pour les secteurs, voir colonne de droite). (Il n'y a pas d'informations sur l'évaluation de l'impact des programmes de développement financés par l'UE sur l'environnement). L'Espagne envisage d'imposer à l'avenir l'évaluation de l'impact des plans et programmes sur l'environnement, au niveau de pouvoir approprié, dans les secteurs de l'agriculture, de la sylviculture, de l'énergie, des ressources hydriques, de l'industrie, des transports, du tourisme, de l'aménagement du territoire et du développement des régions côtières.</p>	<p>Aménagement du territoire (5 régions). Gestion des déchets (3 régions). Agriculture (2 régions). Transports, industrie, énergie et tourisme (1 région). Sylviculture, protection de la nature, gestion des ressources minières et infrastructures.</p>
Finlande	<p>Un arrêté du gouvernement et une décision du Conseil d'État obligent à estimer sommairement l'incidence des PPP nationaux sur l'environnement dans tous les secteurs. Il est même obligatoire de tenir compte des questions d'environnement dans les plans et programmes régionaux qui peuvent avoir un impact significatif sur l'environnement. Plusieurs lois sectorielles récentes relatives à l'aménagement du territoire et à la gestion des déchets définissent des obligations plus spécifiques. Par ailleurs, la loi sur l'EIE de 1994 impose cette évaluation pour tous les plans et programmes qui peuvent avoir un impact considérable sur l'environnement.</p>	<p>Tous les secteurs au niveau national. Obligations spécifiques pour le développement régional, l'aménagement du territoire et la gestion des déchets.</p>
France	<p>Les lois actuelles ne rendent l'EIE obligatoire que pour les projets et, jusqu'il y a peu, quelques plans locaux d'aménagement du territoire. En vertu d'une décision du Parlement français, il faut toutefois depuis 1990 apporter la preuve que les lois soumises au Parlement sont écologiquement saines et viables. Un décret de 1993 impose également, dans certaines circonstances, l'adjonction d'une «fiche environnementale» aux programmes. Des dispositions moins formelles en matière d'évaluation d'impact sur l'environnement s'appliquent à un large éventail de PPP. L'extension éventuelle de procédures plus formelles d'ESIE a fait l'objet de plusieurs études (ministère de l'Environnement, 1994, et Falque, 1995).</p>	<p>Des procédures formelles d'EIE s'appliquent à certains plans d'aménagement du territoire. Des dispositions moins spécifiques s'appliquent dans de très nombreux autres domaines, mais toutes les informations nécessaires ne sont pas encore disponibles.</p>

Annexe 1. **Dispositions relatives à l'ESIE en vigueur en Europe** (suite)

Pays	Dispositions relatives à l'évaluation de l'impact des PPP sur l'environnement	Secteurs dans lesquels les dispositions s'appliquent
Grèce	Les lois en vigueur se limitent aux projets. L'évaluation de l'impact des PPP sur l'environnement reste embryonnaire dans la plupart des secteurs. Les auteurs n'ont pas reçu d'informations sur l'évaluation de l'impact des plans et programmes financés par l'UE sur l'environnement.	Pas d'informations.
Irlande	Un arrêté du gouvernement de 1978 définit les procédures de prise en compte de l'impact sur l'environnement à appliquer en élaborant des PPP, mais les auteurs n'ont pas pu obtenir d'informations au sujet de leur mise en oeuvre concrète. Les collectivités locales sont tenues de se préoccuper de l'environnement quand elles élaborent des plans de développement ou certains autres plans.	Tous les secteurs en principe au niveau national et aménagement du territoire, gestion des déchets et qualité de l'eau au niveau local.
Italie	Il n'y a pas de forme réglementaire d'ESIE au niveau national et les lois sur l'EIE se limitent à certaines catégories de projets. L'article 2 de la loi 349/86 habilite en principe le ministre de l'environnement à évaluer l'impact de certains plans nationaux sur l'environnement, mais ces dispositions ne sont guère appliquées dans la pratique. Une certaine forme d'évaluation de l'impact sur l'environnement est prévue dans le processus de planification d'un petit nombre de secteurs, mais cela ne va pas loin dans le cas par exemple de certains plans d'aménagement du territoire ou autres plans énergétiques. Quelques régions autonomes ont incorporé quelques dispositions relatives à l'évaluation de l'impact de certains PPP sur l'environnement dans leurs lois régionales. Deux projets de loi, conçu l'un pour le niveau national et l'autre pour celui des régions, proposent formellement d'étendre l'EIE aux plans et aux programmes dans les secteurs couverts par la directive 85/337/CEE.	Les informations manquent, mais la plupart des secteurs pour lesquels il existe des PPP ont quelques dispositions (de portée souvent limitée) pour l'EIE.
Luxembourg	Les lois en vigueur concernent pour la plupart l'EIE des projets.	

Annexe 1. **Dispositions relatives à l'ESIE en vigueur en Europe** (suite)

Pays	Dispositions relatives à l'évaluation de l'impact des PPP sur l'environnement	Secteurs dans lesquels les dispositions s'appliquent
Norvège	Il n'y a pas de forme réglementaire d'ESIE à l'heure actuelle et les lois en vigueur se limitent aux projets. Des lois spécifiques imposent une certaine forme d'évaluation de l'impact des PPP sur l'environnement dans le domaine des nouvelles installations d'extraction et de production de pétrole et de la gestion des ressources en eau. Les Ministères doivent également évaluer l'impact de leurs propositions budgétaires annuelles sur l'environnement. Plusieurs études sur l'ESIE ont été entreprises dans le cadre du Conseil nordique et l'intérêt ne faiblit pas.	Ressources hydriques, extraction et production de pétrole et, quoique moins formellement, plusieurs autres secteurs.
Pays-Bas	La loi sur la protection de l'environnement et le décret sur l'EIE obligent à soumettre certains types de plans relevant des secteurs énumérés dans la colonne de droite à la procédure d'EIE. Par ailleurs, les procédures actuelles d'aménagement du territoire tiennent également compte de l'impact sur l'environnement. Les responsables politiques ont en outre à se prononcer sur l'instauration d'un "test" environnemental imposant la prise en compte systématique de l'impact sur l'environnement pendant tout le processus d'adoption des politiques nationales (cf. Verheem,1992).	Agriculture, industrie, énergie, transports et infrastructures, tourisme, ressources hydriques, gestion des déchets et aménagement du territoire.
Portugal	Il n'y a pas de forme réglementaire d'ESIE à l'heure actuelle et les lois en vigueur se limitent aux projets. Une évaluation élémentaire de l'impact sur l'environnement trouve sa place dans l'élaboration des plans régionaux et locaux d'aménagement du territoire, du plan énergétique national et du système national de gestion des déchets industriels. Quelques traces s'en retrouvent également dans les programmes d'investissement pour lesquels une intervention des Fonds structurels a été demandée à l'UE (cf. Pinho, 1994). Il n'est pas prévu d'adopter de nouvelles dispositions législatives ou réglementaires en matière ESIE dans un avenir proche.	Énergie, aménagement du territoire, gestion des déchets et programmes nationaux de développement financés par l'UE.

Annexe 1. **Dispositions relatives à l'ESIE en vigueur en Europe** (suite)

Pays	Dispositions relatives à l'évaluation de l'impact des PPP sur l'environnement	Secteurs dans lesquels les dispositions s'appliquent
Royaume-Uni	<p>Il n'y a pas de forme réglementaire d'ESIE au niveau national et les lois sur l'EIE en vigueur se limitent aux projets. L'État a adopté diverses dispositions autres que législatives pour intégrer les questions d'environnement dans le processus décisionnel (tous les ministères doivent veiller à ce que les documents soumis au gouvernement ou à des comités ministériels chiffrant les coûts et avantages environnementaux des actions proposées). Chaque ministère a son « Monsieur environnement » au niveau ministériel qui doit s'assurer qu'une place soit ménagée aux questions d'environnement dans la stratégie et la politique de son ministère. En outre, diverses circulaires ou directives officielles imposent la prise en compte des questions d'environnement dans les PPP nationaux ou locaux relevant de certains des secteurs énumérés dans la colonne de droite. Plusieurs mesures ont été ou devraient être prises pour renforcer la dimension environnementale des PPP (voir rapports du ministère de l'environnement de 1993 et 1994 pour un complément d'information).</p>	<p>Tous les secteurs sont en principe, mais en dehors de toute obligation légale, couverts au niveau de la politique nationale. Certaines dispositions législatives ou réglementaires s'appliquent en outre, à différents niveaux de pouvoir, dans certaines subdivisions des secteurs des transports, des ressources hydriques, de la gestion des déchets, de l'agriculture et de l'aménagement du territoire.</p> <p>Le ministère des Transports a publié un projet de politique des transports intitulé "<i>Transport-The way forward</i>" en avril 1996. Il contient la proposition que la planification de nouveaux tronçons du réseau routier national soit incorporé dans le procédé d'aménagement du territoire au niveau régional ce qui contribuera à une intégration de la planification dans les deux domaines.</p> <p>Une étude sur la praticabilité de l'ESIE dans la planification du transport est en cours au Laboratoire de recherche dans les transports (TRL) et sera publiée en 1997.</p> <p>Une ESIE du réseau routier national est en cours.</p>

Annexe 1. **Dispositions relatives à l'ESIE en vigueur en Europe** (suite)

Pays	Dispositions relatives à l'évaluation de l'impact des PPP sur l'environnement	Secteurs dans lesquels les dispositions s'appliquent
Suède	En vertu de la loi sur la gestion des ressources naturelles et d'autres lois et règlements connexes, l'évaluation de l'impact sur l'environnement est obligatoire pour certaines mesures de l'Office des forêts, les plans énergétiques des municipalités, les plans routiers nationaux et régionaux et certains plans locaux d'aménagement du territoire.	Énergie, transports, aménagement du territoire et sylviculture.
Suisse	L'ordonnance du 19 octobre 1988 relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE) règle l'évaluation des projets concrets. Les autoroutes et les nouvelles lignes ferroviaires sont soumises à l'étude d'impact en plusieurs étapes. L'EIE se déroule dès que la décision de principe sur le projet est prise par le parlement (EIE 1ère étape). Cette étape contient des indications relatives à l'ESIE. Les aspects environnementaux seront de plus considérés dans le cadre de l'aménagement du territoire (plans d'affectation, plans directeurs, plans sectoriels).	Aménagement du territoire, projets dans le domaine des transports.

Source : Université de Manchester, *SEA Legislation and procedures in the Community*, 1995, DGXI.

Annexe 1. **Dispositions relatives à l'ESIE en vigueur dans les pays d'Europe centrale et orientale** (suite)

Pays	Dispositions relatives à l'évaluation de l'impact des PPP sur l'environnement	Secteurs dans lesquels les dispositions s'appliquent
Pologne	Il n'y a pas de forme réglementaire d'ESIE au niveau national. La nouvelle loi de janvier 1995 sur l'aménagement du territoire servira de base à toutes les décisions qui se prendront dans ce domaine. La loi dispose qu'il y a lieu de dresser un état des conséquences environnementales prévisibles des plans locaux d'aménagement du territoire (ce qui revient à une ESIE simplifiée). Une ordonnance du ministère de la protection de l'environnement, des ressources naturelles et des forêts précise quel doit être le contenu de cet état.	Plans locaux d'aménagement du territoire.
République slovaque	L'ESIE est légalisée par la 4 ^e partie de la loi n° 127/1994 sur l'EIE qui assujettit les politiques de développement et d'aménagement du territoire à une évaluation de leur impact prévisible.	Fourniture d'énergie, mines, tourisme, transports, agriculture, sylviculture, gestion de l'eau, gestion des déchets, aménagement du territoire.
Slovénie	Il n'y a pas de forme réglementaire d'ESIE au niveau national et les lois sur l'EIE en vigueur se limitent aux projets. La nouvelle loi de 1993 sur la protection de l'environnement impose le remplacement des anciens plans régionaux par des « études de vulnérabilité environnementale » couvrant toutes les régions écologiques du pays.	Aménagement du développement régional.

Annexe 2

RECHERCHES ET ÉTUDES RÉALISÉES DANS LE DOMAINE DE L'ESIE

Projet 1. **Méthodes d'ESIE**

Autorité compétente	DG XI.
Exécutant	DHV Environment and Infrastructure.
État d'avancement	Rapport final publié en juin 1994.
Objet	<p>Analyse de l'état de développement des méthodes d'ESIE. L'étude examine les méthodes d'incorporation, obligatoire ou volontaire, des données environnementales dans la formulation d'actions stratégiques. Elle se compose de deux parties :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un inventaire critique de 11 ESIE effectuées dans plusieurs pays et secteurs, analysant les méthodes et outils utilisés ainsi que les appréciations des décideurs; - un résumé récapitulatif des méthodes efficaces et spécifiques au niveau stratégique.
Conclusions	<ul style="list-style-type: none"> • On disposait d'instruments appropriés dans toutes les ESIE étudiées et la disponibilité d'une méthodologie d'ESIE ne fait pas obstacle à la réalisation d'une ESIE. • Les méthodes d'ESIE dépendent du type d'action stratégique à évaluer et il est donc difficile de donner des directives générales. • La plupart des ESIE réalisées ont analysé plusieurs options différentes. • L'ESIE est un processus itératif qui assure la continuité de la

(voir page suivante)

(suite)

communication entre les experts de l'environnement et les experts sectoriels.

- L'incidence de l'ESIE sur les décisions prises est difficile à cerner. L'ESIE a, dans certains cas, eu des retombées démontrables sur la décision prise et, dans d'autres, probablement causé une évolution de la conscience environnementale de l'autorité responsable.
- Les incertitudes qui compliquent les ESIE sont souvent considérables, mais il existe des techniques pour y remédier.
- La plupart des ESIE ont duré plus de 6 mois.

Propositions

- Évaluer l'importance des indicateurs et des objectifs environnementaux.
- Définir clairement l'action stratégique et ses diverses options.
- Mettre au point les méthodes nécessaires pour remédier aux incertitudes dans le processus décisionnel.
- Réduire la durée de l'opération en se contentant d'ESIE moins détaillées pour les actions stratégiques de haut niveau, en affinant la politique générale de l'environnement, en enrichissant le stock de données de base disponibles et en se concentrant sur les questions d'environnement les plus importantes.

Projet 2. Législations et procédures appliquées dans la Communauté pour l'évaluation stratégique des incidences sur l'environnement

Autorité compétente:	DG XI.
Exécutant	EIA Centre, Université de Manchester.
État d'avancement	Rapport final publié en mars 1995.
Objet	<ul style="list-style-type: none"> • Réaliser un bref aperçu de l'état actuel de la législation et des procédures appliquées dans les États membres. • Réaliser trois études de cas, dans différents États membres, montrant comment les principes de l'ESIE pourraient être transposés dans les procédures de décision existantes au niveau stratégique.
Conclusions	<ul style="list-style-type: none"> • Il existe dans l'Union européenne des procédures de décision officielles appliquées aux politiques, plans et programmes (PPP) dans tous les secteurs mentionnés dans l'étude. Cependant tous les secteurs ne sont pas couverts dans tous les États membres, et les dispositions qui existent diffèrent considérablement d'un État membre à l'autre. Du fait de cette hétérogénéité, les instruments d'évaluation stratégique des incidences sur l'environnement destinés à être appliqués à l'échelle de l'Union européenne devront faire preuve d'une très grande adaptabilité si on veut qu'ils puissent s'intégrer dans les procédures de planification actuelles. • Dans tous les pays étudiés, l'évaluation des PPP contient des éléments qui se rapportent à l'évaluation des incidences sur l'environnement. L'aspect environnemental tend d'ailleurs à prendre de plus en plus d'importance, bien qu'il existe des lacunes considérables qui varient d'un pays à l'autre, et d'un secteur à l'autre dans chaque pays (ces facteurs environnementaux sont le plus pris en compte dans le secteur de l'aménagement du territoire, et le moins dans les secteurs de l'industrie et du tourisme). Les instruments utilisés pour réaliser ces procédures d'évaluation sont eux aussi très variés (lois ou autres textes légaux, décisions gouvernementales ou ministérielles, circulaires et notes d'information), et ils sont mis en œuvre à différents niveaux de l'administration (national, régional et local). • La mesure dans laquelle il est satisfait aux exigences de base de l'évaluation stratégique des incidences sur l'environne-

(voir page suivante)

(suite)

ment est variable. Pour certains PPP, dans certains États membres, il semble que les évaluations des incidences sur l'environnement satisfont aux exigences les plus élémentaires, mais il existe de nombreux exemples de PPP dans l'Union européenne pour lesquels cela ne semble pas être le cas. Les lacunes essentielles que nous avons pu identifier concernent les aspects suivants : faiblesses dans la documentation étayant l'évaluation des incidences sur l'environnement, absence d'éléments essentiels dans les rapports d'évaluation, lacunes au niveau des dispositions organisant la consultation et la participation du public, et mauvaise intégration de la procédure d'évaluation des incidences sur l'environnement dans les procédures de décision relatives aux choix des PPP.

Recommandations

- Soutenir la réalisation de nouvelles études de cas qui, en complément des trois études réalisées, pourraient fournir une aide pratique à ceux qui font des études d'évaluation stratégique des incidences sur l'environnement aussi bien qu'à ceux qui réalisent des guides d'évaluation stratégique des incidences sur l'environnement ou qui assurent des actions de formation dans ce domaine.
- Exploiter davantage, pour soutenir l'action menée par la Commission dans le domaine de l'ESIE, l'expérience acquise dans la manière de répondre aux exigences d'information en matière d'environnement dans les demandes d'intervention des fonds structurels. Une telle action serait particulièrement utile dans le cas des États membres qui ont des régions bénéficiant des mesures accordées au titre de l'objectif n° 1, et qui pourraient accuser un certain retard sur le plan du développement des méthodes d'évaluation stratégique des incidences sur l'environnement par rapport au reste de l'Union européenne.
- Poursuivre (en coopération avec les États membres) les programmes de recherche, de diffusion de l'information et de formation que la Commission a lancés dans le domaine de l'évaluation stratégique des incidences sur l'environnement. Dans ce cadre, il faudrait en particulier s'attacher à sensibiliser davantage la population à l'évaluation stratégique des incidences sur l'environnement et à mieux faire comprendre ces questions que ce n'est le cas actuellement.

Projet 3. Études de cas sur l'ESIE

Autorité compétente	DG XI.
Exécutant	Mens en Ruimte.
État d'avancement	Rapport final publié en février 1997.
Objet	<p>Le projet vise à identifier, analyser et comparer plusieurs ESIE réalisées dans plusieurs États membres dans le but de réunir des informations pratiques utiles pour la réalisation d'autres ESIE, la formation et l'élaboration de « modes d'emploi » et autres ouvrages de référence, de renforcer les systèmes nationaux et d'améliorer la qualité des ESIE et, enfin, de rassembler des informations utilisables par les auteurs de la proposition de directive sur l'ESIE.</p> <p>Les études de cas portent sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • des PPP qui ont été adoptés par des autorités publiques différant par leur niveau de pouvoir et leur aire de compétence géographique (par exemple des autorités régionales et des collectivités locales) et pour lesquels une certaine analyse environnementale a été réalisée; • au moins 7 États membres différents; • l'agriculture (hors sylviculture), l'industrie (y compris les mines), l'énergie, les transports, le tourisme, la gestion de l'eau et la gestion des déchets.
Conclusions	–
Recommandations	–

Projet 4. Stratégie de recherche pour l'EIE et l'ESIE

Autorité
compétente DG XI.

Exécutant -

État
d'avancement Rapport final publié en avril 1997.

Objet Un tel programme de recherche doit se fonder sur une analyse détaillée des besoins actuels de recherche dans l'Union et des moyens les plus propres à les satisfaire et doit être conçu et réalisé en coopération étroite avec les États membres. Les principaux objectifs de cette étude de faisabilité sont donc :

- d'analyser les principales déficiences méthodologiques et pratiques des EIE et ESIE effectuées dans l'UE;
- de dresser un inventaire des textes et ouvrages qui traitent de l'EIE et de l'ESIE ainsi que des études réalisées sur les déficiences observées;
- de préparer une stratégie pour la recherche dans le domaine de l'EIE et de l'ESIE.

Conclusions -

Annexe 3

APPLICATION DE L'ESIE DANS LES TRANSPORTS : PROJETS DE RECHERCHE

Projet 5. **Inventaire des méthodes d'ESIE appliquées aux infrastructures de transport**

Autorité compétente	DG VII.
Exécutant	Steer Davies Gleave.
État d'avancement	Rapport final publié en juillet 1997.
Objet	Le rapport analyse les ESIE réalisées dans l'UE et dans les pays tiers et les méthodes utilisées dans ces évaluations. Il passe en revue les principaux aspects des ESIE, à savoir les indicateurs, les méthodes, les modèles, les SIG, les données requises et leur accessibilité. Le rapport final formulera des propositions de portée générale sur la méthode d'ESIE à appliquer aux réseaux transeuropéens de transport.
Conclusions préliminaires	<p>L'étude impute les lacunes qui subsistent dans l'application de l'ESIE aux transports aux causes suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les pays qui rendent l'ESIE légalement obligatoire sont peu nombreux et la plupart des études analysées portent sur des programmes routiers. • Les ESIE réalisées couvrent davantage de secteurs que les seuls transports et « diluent » donc l'échantillon disponible. • Les ESIE, partielles ou complètes, réalisées font souvent partie d'une évaluation de portée plus large et n'ont donc ni été considérées comme un exercice distinct par ceux qui les ont réalisées, ni fait l'objet d'un rapport spécial.

(voir page suivante)

(suite)

- Il est difficile de faire entrer la qualité de l'air ou de l'eau en jeu à un niveau stratégique et les techniques actuelles ne permettent pas d'en faire des variables d'une ESIE.
- Les SIG devraient en théorie être un outil incontournable de toutes les méthodes d'ESIE parce qu'ils permettent d'évaluer rapidement l'incidence sur la nature et la biodiversité, l'impact architectural et culturel et les retombées sur les ressources en eau. La combinaison d'un SIG avec des modèles de transport permettrait d'analyser les problèmes d'utilisation d'énergie, de changement climatique et d'acidification et d'élaborer des mesures pour la qualité de l'air. L'analyse des bases de données des SIG révèle cependant que ces systèmes ne peuvent être utilisés dans une ESIE que dans quelques États membres seulement.
- Les modèles de trafic local sont indispensables à une évaluation intégrale de l'impact des véhicules qui parcourront les réseaux routiers transeuropéens. Une première étude des modèles disponibles dans les États membres révèle que la moitié seulement d'entre eux a des modèles apparemment utilisables à cette fin.
- Il reste beaucoup de travail de recherche et de développement à faire avant que les modèles d'interaction entre les transports et l'aménagement du territoire se répandent aussi largement que les modèles traditionnels «à quatre niveaux». Leur rôle dans le processus d'ESIE reste donc limité à court et moyen terme.
- Il serait contre indiqué de construire un modèle européen des émissions, du bruit et de la consommation d'énergie et chaque pays a besoin d'un modèle étayé par des données locales, mais «normalisé» de façon à pouvoir répondre aux besoins des ESIE paneuropéennes.
- Il existe une méthode très largement acceptée d'évaluation du bruit des trains ainsi que des modèles utilisables pour ce genre d'exercice. La pollution atmosphérique causée par les trains et leur rendement énergétique sont beaucoup plus uniformes que ceux des véhicules routiers.

Premières propositions

Le travail décrit dans le présent rapport intérimaire peut servir d'appui à l'élaboration d'une méthode d'ESIE applicable aux réseaux transeuropéens de transport. La mise au point de cette méthode occupera la deuxième partie de l'étude et sera exposée dans le rapport final.

Projet 6. Méthode d'évaluation de l'impact des transports

Autorité compétente	DG VII, APAS.
Exécutant	Marcial Echenique & Partners Ltd.
État d'avancement	Rapport final publié en 1995.
Objet	<p>L'étude dresse un état des méthodes actuelles d'évaluation des initiatives stratégiques de transport et esquisse une méthode intégrée d'évaluation qui rassemble l'impact stratégique sur l'environnement, l'impact spatial et les autres impacts directs, mesurés de façon plus traditionnelle, des transports dans un cadre cohérent. Le rapport se divise en cinq parties :</p> <ul style="list-style-type: none"> - transport et développement régional; - mesure des impacts socio-économiques; - impact sur l'environnement et viabilité des politiques des transports; - cadres d'évaluation des mesures prévues par les politiques des transports; - méthode intégrée d'évaluation de l'impact des réseaux transeuropéens.
Recommandations	<p>Il y a lieu de poursuivre les recherches dans les domaines suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Application des techniques de modélisation. Il est nécessaire de clarifier le degré souhaitable de désagrégation en termes de secteurs (secteurs économiques, types de ménages ou couches de la population, représentation des paysages et des systèmes de transport), d'espace (le zonage doit-il être régional, subrégional, national, etc.) et de temps (durée des périodes évaluées, calendrier des évaluations, etc.) et de déterminer où se situe le juste équilibre entre le degré de désagrégation et les contraintes d'ordre pratique. • Calendrier : L'importance du calendrier pour la viabilité écologique oblige à réfléchir aux questions de temps. Il faudra donc non seulement déterminer quand les évaluations doivent être effectuées, mais aussi se préoccuper des incertitudes engendrées par l'espacement des évaluations. L'introduction des scénarios d'« avenir différents envisageables » dans le processus d'évaluation doit donc être considéré comme une des voies possibles de réalisation de « tests de sensibilité ».

(voir page suivante)

(suite)

- Forme de l'évaluation et présentation des résultats aux décideurs. Il y a lieu de définir un cadre d'évaluation de base fixant les niveaux minimum requis de désagrégation qui à la fois facilite la compréhension et donne une image complète des impacts.
- Forme de la participation publique et interactions avec les groupes d'intérêt dans l'évaluation stratégique des impacts.
- Nature exacte des impacts à prendre en compte, forme de l'analyse coût/avantages à effectuer et interprétation de ses résultats parallèlement à l'ESIE proposée.
- Suivi et évaluation *a posteriori*. Ces évaluations permettront d'affiner, grâce aux données vérifiables qu'elles fourniront, les évaluations d'avant-projet qui seront effectuées à l'avenir.
- Le meilleur moyen de faire progresser ces recherches pourrait être de lancer un projet-pilote d'évaluation, par les techniques préconisées dans l'étude, de propositions stratégiques solidement réalistes telles que les réseaux transeuropéens (ou qu'une partie d'un corridor de ces réseaux). Les «travaux pratiques» de ce genre sont souvent le moyen idéal de déterminer les priorités des recherches de demain parce qu'ils permettent d'identifier objectivement tant les procédures qui fonctionnent bien que celles qui doivent être perfectionnées.

Projet 7. Intégration du réseau routier transeuropéen dans l'environnement

Autorité compétente	DG VII.
Exécutant	Groupe de travail Autoroutes : action AIRE.
État d'avancement	Troisième rapport intérimaire, janvier 1994.
Objet	<p>Collecte d'informations récentes sur l'évaluation de l'impact des infrastructures routières sur l'environnement au niveau des projets et des stratégies auprès des États membres de l'UE et de l'AELE et :</p> <ul style="list-style-type: none"> • analyse des méthodes actuelles d'évaluation de l'impact des routes sur l'environnement; • analyse du rapport coût/efficacité des méthodes actuelles de réduction de l'impact des routes et du trafic sur l'environnement; • examen des méthodes actuelles de gestion de la demande de transport routier (autres que les mesures fiscales); • identification des mesures fiscales à finalité écologique; • proposition d'éléments environnementaux à prendre en considération dans une analyse stratégique de développement du réseau routier transeuropéen ainsi que dans un contexte de transport multimodal.
Conclusions	<ul style="list-style-type: none"> • Étant donné la méconnaissance générale de l'évaluation stratégique, AIRE devrait se focaliser à l'avenir sur cette question. Le droit communautaire primaire, en l'occurrence l'article 130 R paragraphe 2 du traité de l'Union européenne, impose l'intégration d'exigences en matière de protection de l'environnement dans les autres politiques de la Communauté, notamment celle des transports. La concrétisation de cette obligation nécessitant des mécanismes spécifiques, les services de la Commission préparent actuellement les textes qui faciliteront l'intégration. • Les réponses au questionnaire ont permis de constater que la prise en compte de la protection de l'environnement dans les décisions stratégiques reste embryonnaire dans la plupart des États membres. Le groupe estime qu'il faut non pas tenter de mettre au point des méthodes de prédiction des impacts au niveau stratégique mais plutôt informer la Commission des options possibles en matière d'intégration

(voir page suivante)

(suite)

d'objectifs environnementaux dans la planification des infrastructures de transport.

Propositions

- Le livre blanc sur les transports fait obligation à la Commission de procéder à une évaluation stratégique de l'impact exercé sur l'environnement par les réseaux transeuropéens, et plus particulièrement par chaque mode de transport pris séparément ainsi que, surtout, par les différents modes de transport dans leur ensemble. La communication de la Commission sur le développement des orientations pour le réseau transeuropéen du transport (COM (93) 701) indiquait ainsi que la préparation du réseau multimodal en 1994 devait se fonder sur une analyse des différents réseaux modaux. Il faudra pour ce faire trouver une méthode qui couvre la totalité du réseau comme cela avait déjà été fait pour l'étude du réseau TGV. Il faudra aussi rassembler des données comparables et donc harmonisées au niveau tant des données d'entrée que des résultats. Il faudra en particulier que les résultats puissent être comparés aux objectifs fixés par le Cinquième programme d'action en matière de changement climatique, de qualité de l'air et d'acidification, de bruit, de protection de la nature et de biodiversité.
- Le groupe doit avant tout dresser un inventaire complet des travaux déjà réalisés par l'OCDE dans ce domaine ainsi que de ceux dont les conclusions doivent être publiées au cours des prochains mois. Étant donné aussi que la plupart des administrations européennes n'ont aucune expérience de l'évaluation stratégique, il serait utile que le groupe AIRE s'ouvre à un plus grand nombre d'experts en évaluation stratégique.

Projet 8. Évaluation de l'impact des mesures prises par les États membres de la Communauté en vue de réduire les émissions de CO₂ produites par les transports

Autorité compétente	Commission européenne, DG XI.
Exécutant	–
État d'avancement	Rapport final publié en 1994.
Objet	<p>L'étude fait partie des travaux préparatoires qui doivent déboucher sur la mise au point d'une stratégie pour les transports routiers. Elle a pour principaux objectifs de :</p> <ul style="list-style-type: none"> – construire un modèle informatique capable d'estimer les émissions de gaz à effet de serre produites par les transports routiers de 1985 à 2010; – tester plusieurs scénarios en vue d'évaluer l'impact des mesures envisagées sur les émissions futures de gaz à effet de serre; – alimenter les réflexions des services de la Commission sur la nature des mesures à prendre pour réduire les émissions dans la mesure voulue.
Conclusions	<ul style="list-style-type: none"> • Les émissions de CO₂ continueront à augmenter si on ne fait rien. • Les mesures destinées à réduire la consommation spécifique de tous les véhicules de la Communauté peuvent arrêter cette augmentation, si elles se doublent d'un alourdissement des taxes qui frappent les carburants. • La stabilisation des émissions de CO₂ pourrait, selon les mesures prises, devenir réalité entre 2005 et 2010, mais certainement pas d'ici à l'an 2000. • La réalisation par les États de certains travaux d'infrastructure pourrait accélérer la réduction des émissions de CO₂. • Il est souhaitable de fixer des objectifs de réduction différents selon les pays.
Propositions	<p>Au niveau international, il faut directement :</p> <ul style="list-style-type: none"> – fixer un objectif global; – fixer des sous-objectifs;

(voir page suivante)

(suite)

- réduire les consommations spécifiques et revoir la taxation des carburants ; contrôler l'application des mesures prises à cette fin.

Au niveau national, il est possible d'envisager une multitude d'actions, telles que des mesures complémentaires d'ordre économique, des interventions sur les infrastructures ou encore un infléchissement des comportements.

Annexe 4

**APPLICATION DE L'ESIE DANS LES TRANSPORTS :
EXPÉRIENCES EUROPÉENNES, NATIONALES
ET DE L'UNION EUROPÉENNE**

Pays	Titre
Allemagne	<ul style="list-style-type: none"> • Programme routier de Rhénanie du Nord-Westphalie • Plan fédéral des infrastructures de transport • The Bundesverkehrswegeplan
Belgique	<ul style="list-style-type: none"> • Lignes à grande vitesse Anvers-Rotterdam • Étude thématique du projet de ligne à grande vitesse Paris/Londres-Bruxelles-Cologne/Amsterdam • Rhin de fer (ligne marchandise) : comparaisons multimodales • Extension ferroviaire du port d'Anvers vers l'Est
Danemark	<ul style="list-style-type: none"> • Transports 2005
Espagne	<ul style="list-style-type: none"> • Plan national de transport à 15 ans
Finlande	<ul style="list-style-type: none"> • Plan de développement du réseau de routes nationales • Triangle nordique
France	<ul style="list-style-type: none"> • Corridor du Nord • Propositions intermodales pour l'axe A7-A9
Irlande	<ul style="list-style-type: none"> • Plan de transport pour la région de Dublin
Italie	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluation du programme de lignes à grande vitesse
Norvège	<ul style="list-style-type: none"> • Plan « Routes et transports 1998-2008 »
Pays-Bas	<ul style="list-style-type: none"> • Ligne à grande vitesse Rotterdam-Anvers « Meten = Weten » (Chiffrer, c'est Savoir) • Deuxième plan structurel pour les transports • Ligne marchandises de la Betuwe • Étude du corridor Amsterdam-Utrecht • Faisabilité des infrastructures souterraines de transport
Royaume-Uni	<ul style="list-style-type: none"> • Aspects budgétaires et matériels des plans de transport • Capacité environnementale du Sussex occidental • Étude du système des transports du Grand Hull • Évaluation stratégique
Slovénie	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluation environnementale de la politique des transports
Suède	<ul style="list-style-type: none"> • Plan national de gestion des routes • Plan routier de la Suède méridionale • Plan du réseau « grandes lignes » 1994-2003 • Investissements dans les transports urbains : axes de contournement de la ville de Stockholm
Commission européenne	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluation stratégique de l'impact du réseau européen de lignes à grande vitesse sur l'environnement • Prévisions des émissions dues à la circulation routière dans la Communauté européenne • Évaluation des effets de la mise en œuvre d'une politique de réduction des émissions de CO₂ produites par les transports dans les États membres • Avantages économiques du 5^e plan d'action pour l'environnement (secteur des transports)
Agence européenne de l'environnement	<ul style="list-style-type: none"> • Bilan du 5^e plan d'action pour l'environnement (secteur des transports)

**MAIN SALES OUTLETS OF OECD PUBLICATIONS
PRINCIPAUX POINTS DE VENTE DES PUBLICATIONS DE L'OCDE**

AUSTRALIA – AUSTRALIE

D.A. Information Services
648 Whitehorse Road, P.O.B 163
Mitcham, Victoria 3132 Tel. (03) 9210.7777
Fax: (03) 9210.7788

AUSTRIA – AUTRICHE

Gerold & Co.
Graben 31
Wien I Tel. (0222) 533.50.14
Fax: (0222) 512.47.31.29

BELGIUM – BELGIQUE

Jean De Lannoy
Avenue du Roi, Koningslaan 202
B-1060 Bruxelles Tel. (02) 538.51.69/538.08.41
Fax: (02) 538.08.41

CANADA

Renouf Publishing Company Ltd.
5369 Canotek Road
Unit 1
Ottawa, Ont. K1J 9J3 Tel. (613) 745.2665
Fax: (613) 745.7660

Stores:

71 1/2 Sparks Street
Ottawa, Ont. K1P 5R1 Tel. (613) 238.8985
Fax: (613) 238.6041

12 Adelaide Street West
Toronto, QN M5H 1L6 Tel. (416) 363.3171
Fax: (416) 363.5963

Les Éditions La Liberté Inc.
3020 Chemin Sainte-Foy
Sainte-Foy, PQ G1X 3V6 Tel. (418) 658.3763
Fax: (418) 658.3763

Federal Publications Inc.
165 University Avenue, Suite 701
Toronto, ON M5H 3B8 Tel. (416) 860.1611
Fax: (416) 860.1608

Les Publications Fédérales
1185 Université
Montréal, QC H3B 3A7 Tel. (514) 954.1633
Fax: (514) 954.1635

CHINA – CHINE

Book Dept., China Natinal Publications
Import and Export Corporation (CNPIEC)
16 Gongti E. Road, Chaoyang District
Beijing 100020 Tel. (10) 6506-6688 Ext. 8402
(10) 6506-3101

CHINESE TAIPEI – TAIPEI CHINOIS

Good Faith Worldwide Int'l. Co. Ltd.
9th Floor, No. 118, Sec. 2
Chung Hsiao E. Road
Taipei Tel. (02) 391.7396/391.7397
Fax: (02) 394.9176

**CZECH REPUBLIC –
RÉPUBLIQUE TCHÈQUE**

National Information Centre
NIS – prodejna
Konviktská 5
Praha 1 – 113 57 Tel. (02) 24.23.09.07
Fax: (02) 24.22.94.33

E-mail: nkposp@dec.niz.cz
Internet: http://www.nis.cz

DENMARK – DANEMARK

Munksgaard Book and Subscription Service
35, Nørre Søgade, P.O. Box 2148
DK-1016 København K Tel. (33) 12.85.70
Fax: (33) 12.93.87

J. H. Schultz Information A/S,
Herstedvang 12,
DK – 2620 Albertslung Tel. 43 63 23 00
Fax: 43 63 19 69

Internet: s-info@inet.uni-c.dk

EGYPT – ÉGYPTÉ

The Middle East Observer
41 Sherif Street
Cairo Tel. (2) 392.6919
Fax: (2) 360.6804

FINLAND – FINLANDE

Akateeminen Kirjakauppa
Keskuskatu 1, P.O. Box 128
00100 Helsinki

Subscription Services/Agence d'abonnements :
P.O. Box 23
00100 Helsinki Tel. (358) 9.121.4403
Fax: (358) 9.121.4450

***FRANCE**

OECD/OCDE
Mail Orders/Commandes par correspondance :
2, rue André-Pascal
75775 Paris Cedex 16 Tel. 33 (0)1.45.24.82.00
Fax: 33 (0)1.49.10.42.76
Telex: 640048 OCDE
Internet: Compte.PUBSINQ@oecd.org

Orders via Minitel, France only/
Commandes par Minitel, France
exclusivement : 36 15 OCDE

OECD Bookshop/Librairie de l'OCDE :
33, rue Octave-Feuillet
75016 Paris Tel. 33 (0)1.45.24.81.81
33 (0)1.45.24.81.67

Dawson
B.P. 40
91121 Palaiseau Cedex Tel. 01.89.10.47.00
Fax: 01.64.54.83.26

Documentation Française
29, quai Voltaire
75007 Paris Tel. 01.40.15.70.00

Economica
49, rue Héricart
75015 Paris Tel. 01.45.78.12.92
Fax: 01.45.75.05.67

Gibert Jeune (Droit-Économie)
6, place Saint-Michel
75006 Paris Tel. 01.43.25.91.19

Librairie du Commerce International
10, avenue d'Iéna
75016 Paris Tel. 01.40.73.34.60

Librairie Dunod
Université Paris-Dauphine
Place du Maréchal-de-Lattre-de-Tassigny
75016 Paris Tel. 01.44.05.40.13

Librairie Lavoisier
11, rue Lavoisier
75008 Paris Tel. 01.42.65.39.95

Librairie des Sciences Politiques
30, rue Saint-Guillaume
75007 Paris Tel. 01.45.48.36.02

P.U.F.
49, boulevard Saint-Michel
75005 Paris Tel. 01.43.25.83.40

Librairie de l'Université
12a, rue Nazareth
13100 Aix-en-Provence Tel. 04.42.26.18.08

Documentation Française
165, rue Garibaldi
69003 Lyon Tel. 04.78.63.32.23

Librairie Decitre
29, place Bellecour
69002 Lyon Fax. 04.72.40.54.54

Librairie Sauramps
Le Triangle
34967 Montpellier Cedex 2 Tel. 04.67.58.85.15
Fax: 04.67.58.27.36

A la Sorbonne Actual
23, rue de l'Hôtel-des-Postes
06000 Nice Tel. 04.93.13.77.75
Fax: 04.93.80.75.69

GERMANY – ALLEMAGNE

OECD Bonn Centre
August-Bebel-Allee 6
D-53175 Bonn Tel. (0228) 959.120
Fax: (0228) 959.12.17

GREECE – GRÈCE

Librairie Kauffmann
Stadiou 28
10564 Athens Tel. (01) 32.55.321
Fax: (01) 32.30.320

HONG-KONG

Swindon Book Co. Ltd.
Astoria Bldg. 3F
34 Ashley Road, Tsimshatsui
Kowloon, Hong Kong Tel. 2376.2062
Fax: 2376.0685

HUNGARY – HONGRIE

Euro Info Service
Margitsziget, Európa Ház
1138 Budapest Tel. (1) 111.60.61
Fax: (1) 302.50.35
E-mail: euroinfo@mail.matav.hu
Internet: http://www.euroinfo.hu/index.html

ICELAND – ISLANDE

Mál og Menning
Laugavegi 18, Pósthólf 392
121 Reykjavik Tel. (1) 552.4240
Fax: (1) 562.3523

INDIA – INDE

Oxford Book and Stationery Co.
Scindia House
New Delhi 110001 Tel. (11) 331.5896/5308
Fax: (11) 332.2639
E-mail: oxford.publ@access.net.in

17 Park Street
Calcutta 700016 Tel. 240832

INDONESIA – INDONÉSIE

Pdii-Lipi
P.O. Box 4298
Jakarta 12042 Tel. (21) 573.34.67
Fax: (21) 573.34.67

IRELAND – IRLANDE

Government Supplies Agency
Publications Section
4/5 Harcourt Road
Dublin 2 Tel. 661.31.11
Fax: 475.27.60

ISRAEL – ISRAËL

Prædicta
5 Shatner Street
P.O. Box 34030
Jerusalem 91430 Tel. (2) 652.84.90/1/2
Fax: (2) 652.84.93

R.O.Y. International
P.O. Box 13056
Tel Aviv 61130 Tel. (3) 546 1423
Fax: (3) 546 1442

E-mail: royil@netvision.net.il

Palestinian Authority/Middle East:
INDEX Information Services
P.O.B. 19502
Jerusalem Tel. (2) 627.16.34
Fax: (2) 627.12.19

ITALY – ITALIE

Libreria Commissionaria Sansoni
Via Duca di Calabria, 1/1
50125 Firenze Tel. (055) 64.54.15
Fax: (055) 64.12.57

E-mail: licosa@fbcc.it
Via Bartolini 29
20155 Milano Tel. (02) 36.50.83

Editrice e Libreria Herder
Piazza Montecitorio 120
00186 Roma Tel. 679.46.28
Fax: 678.47.51

Libreria Hoepli
Via Hoepli 5
20121 Milano
Tel. (02) 86.54.46
Fax: (02) 805.28.86

Libreria Scientifica
Dott. Lucio de Biasio 'Aeiuo'
Via Coronelli, 6
20146 Milano
Tel. (02) 48.95.45.52
Fax: (02) 48.95.45.48

JAPAN – JAPON
OECD Tokyo Centre
Landic Akasaka Building
2-3-4 Akasaka, Minato-ku
Tokyo 107
Tel. (81.3) 3586.2016
Fax: (81.3) 3584.7929

KOREA – CORÉE
Kyobo Book Centre Co. Ltd.
P.O. Box 1658, Kwang Hwa Moon
Seoul
Tel. 730.78.91
Fax: 735.00.30

MALAYSIA – MALAISIE
University of Malaya Bookshop
University of Malaya
P.O. Box 1127, Jalan Pantai Baru
59700 Kuala Lumpur
Malaysia
Tel. 756.5000/756.5425
Fax: 756.3246

MEXICO – MEXIQUE
OECD Mexico Centre
Edificio INFOTEC
Av. San Fernando no. 37
Col. Toriello Guerra
Tlalpan C.P. 14050
Mexico D.F.
Tel. (525) 528.10.38
Fax: (525) 606.13.07

E-mail: ocde@rtn.net.mx

NETHERLANDS – PAYS-BAS
SDU Uitgeverij Plantijnstraat
Externe Fondsen
Postbus 20014
2500 EA's-Gravenhage
Voor bestellingen:
Subscription Agency/Agence d'abonnements :
SWETS & ZEITLINGER BV
Heereweg 347B
P.O. Box 830
2160 SZ Lisse
Tel. 252.435.111
Fax: 252.415.888

NEW ZEALAND – NOUVELLE-ZÉLANDE
GPLegislation Services
P.O. Box 12418
Thorndon, Wellington
Tel. (04) 496.5655
Fax: (04) 496.5698

NORWAY – NORVÈGE
NIC INFO A/S
Ostensjoveien 18
P.O. Box 6512 Etterstad
0606 Oslo
Tel. (22) 97.45.00
Fax: (22) 97.45.45

PAKISTAN
Mirza Book Agency
65 Shahrah Quaid-É-Azam
Lahore 54000
Tel. (42) 735.36.01
Fax: (42) 576.37.14

PHILIPPINE – PHILIPPINES
International Booksource Center Inc.
Rm 179/920 Cityland 10 Condo Tower 2
HV dela Costa Ext cor Valero St.
Makati Metro Manila
Tel. (632) 817 9676
Fax: (632) 817 1741

POLAND – POLOGNE
Ars Polona
00-950 Warszawa
Krakowskie Przedmiescie 7
Tel. (22) 264760
Fax: (22) 265334

PORTUGAL
Livraria Portugal
Rua do Carmo 70-74
Apart. 2681
1200 Lisboa
Tel. (01) 347.49.82/5
Fax: (01) 347.02.64

SINGAPORE – SINGAPOUR
Ashgate Publishing
Asia Pacific Pte. Ltd
Golden Wheel Building, 04-03
41, Kallang Pudding Road
Singapore 349316
Tel. 741.5166
Fax: 742.9356

SPAIN – ESPAGNE
Mundi-Prensa Libros S.A.
Castelló 37, Apartado 1223
Madrid 28001
Tel. (91) 431.33.99
Fax: (91) 575.39.98
E-mail: mundiprensa@tsai.es
Internet: <http://www.mundiprensa.es>

Mundi-Prensa Barcelona
Consell de Cent No. 391
08009 – Barcelona
Tel. (93) 488.34.92
Fax: (93) 487.76.59

Libreria de la Generalitat
Palau Moja
Rambla dels Estudis, 118
08002 – Barcelona
(Suscripciones) Tel. (93) 318.80.12
(Publicaciones) Tel. (93) 302.67.23
Fax: (93) 412.18.54

SRI LANKA
Centre for Policy Research
c/o Colombo Agencies Ltd.
No. 300-304, Galle Road
Colombo 3
Tel. (1) 574240, 573551-2
Fax: (1) 575394, 510711

SWEDEN – SUÈDE
CE Fritzes AB
S-106 47 Stockholm
Tel. (08) 690.90.90
Fax: (08) 20.50.21

For electronic publications only/
Publications électroniques seulement
STATISTICS SWEDEN
Informationsservice
S-115 81 Stockholm
Tel. 8 783 5066
Fax: 8 783 4045

Subscription Agency/Agence d'abonnements :
Wennergren-Williams Info AB
P.O. Box 1305
171 25 Solna
Tel. (08) 705.97.50
Fax: (08) 27.00.71

Liber distribution
International organizations
Fagerstagatan 21
S-163 52 Spanga

SWITZERLAND – SUISSE
Maditec S.A. (Books and Periodicals/Livres et périodiques)
Chemin des Palettes 4
Case postale 266
1020 Renens VD 1
Tel. (021) 635.08.65
Fax: (021) 635.07.80

Librairie Payot S.A.
4, place Pépiniat
CP 3212
1002 Lausanne
Tel. (021) 320.25.11
Fax: (021) 320.25.14

Librairie Unilivres
6, rue de Candolle
1205 Genève
Tel. (022) 320.26.23
Fax: (022) 329.73.18

Subscription Agency/Agence d'abonnements :
Lynvrapre Marketing S.A.
38, avenue Vibert
1227 Carouge
Tel. (022) 308.08.70
Fax: (022) 308.07.99

See also – Voir aussi :
OECD Bonn Centre
August-Bebel-Allee 6
D-53175 Bonn (Germany)
Tel. (0228) 959.120
Fax: (0228) 959.12.17

THAILAND – THAÏLANDE
Suksit Siam Co. Ltd.
113, 115 Fuang Nakhon Rd.
Opp. Wat Rajbopith
Bangkok 10200
Tel. (662) 225.9531/2
Fax: (662) 222.5188

TRINIDAD & TOBAGO, CARIBBEAN TRINITÉ-ET-TOBAGO, CARAÏBES
Systematics Studies Limited
9 Watts Street
Curepe
Trinidad & Tobago, W.I.
Tel. (1809) 645.3475
Fax: (1809) 662.5654
E-mail: tobe@trinidad.net

TUNISIA – TUNISIE
Grande Librairie Spécialisée
Fendri Ali
Avenue Haffouz Imm El-Intilaka
Bloc B 1 Sfax 3000
Tel. (216-4) 296 855
Fax: (216-4) 298.270

TURKEY – TURQUIE
Kültür Yayinlari Is-Türk Ltd.
Atatürk Bulvari No. 191/Kat 13
06684 Kavaklıdere/Ankara
Tel. (312) 428.11.40 Ext. 2458
Fax: (312) 417.24.90

Dolmabahce Cad. No. 29
Besiktas/Istanbul
Tel. (212) 260 7188

UNITED KINGDOM – ROYAUME-UNI
The Stationery Office Ltd.
Postal orders only:
P.O. Box 276, London SW8 5DT
Gen. enquiries
Tel. (171) 873 0011
Fax: (171) 873 8463

The Stationery Office Ltd.
Postal orders only:
49 High Holborn, London WC1V 6HB
Branches at: Belfast, Birmingham, Bristol, Edinburgh, Manchester

UNITED STATES – ÉTATS-UNIS
OECD Washington Center
2001 L Street N.W., Suite 650
Washington, D.C. 20036-4922
Tel. (202) 785.6323
Fax: (202) 785.0350
Internet: washcont@oecd.org

Subscriptions to OECD periodicals may also be placed through main subscription agencies.

Les abonnements aux publications périodiques de l'OCDE peuvent être souscrits auprès des principales agences d'abonnement.

Orders and inquiries from countries where Distributors have not yet been appointed should be sent to: OECD Publications, 2, rue André-Pascal, 75775 Paris Cedex 16, France.

Les commandes provenant de pays où l'OCDE n'a pas encore désigné de distributeur peuvent être adressées aux Éditions de l'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 Paris Cedex 16, France.

12-1996