

La prise en compte de l'environnement dans la réalisation des infrastructures

Autor(en): **Grobet, Christian**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique et sociale : bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales**

Band (Jahr): **46 (1988)**

Heft 3: **Mont-Pèlerin 1988 : comment réaliser de grands projets en tenant compte de contraintes politiques, économiques et sociales croissantes**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-139712>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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

La prise en compte de l'environnement dans la réalisation des infrastructures

Christian Grobet,
conseiller d'Etat, Genève

Il y a quelques années, certains ont commencé à se préoccuper des effets de notre civilisation sur l'environnement. Préoccupations d'abord élitaires avec le Groupe de Rome, puis minoritaires avec des groupements écologistes divers. Mais les mises en garde, d'abord écartées avec condescendance, puis avec agacement, ont eu un impact de plus en plus large sur la population avec des affaires telles que celles des Torrey Canyon, Seveso, Schweizerhalle, Tchernobyl, la mort des forêts, des lacs, maintenant la marée verte.

J'ai cité des catastrophes, parce qu'on avait une confiance quasiment aveugle dans la technologie. Or, l'opinion publique n'a plus confiance, les assurances ne suffisent plus. On l'a vu avec les vaines recherches de la CEDRA afin de trouver un site de dépôt pour déchets nucléaires. Il y a une très forte prise de conscience que le développement de notre société met en péril l'équilibre de notre milieu ambiant.

Il en résulte que ce sont, par excellence, les grands projets qui inquiètent, qui suscitent des questions dans la population. Il faut constater à ce propos un revirement complet dans l'opinion publique, et c'est peut-être dû au fait qu'il y a de plus en plus de grands projets.

Il y a un peu plus de vingt ans, le réseau des routes nationales était adopté dans l'enthousiasme général, sans oppositions. Au contraire, on était pressé de réaliser. Tout le monde voulait son autoroute (cf. Morges).

Aujourd'hui, le solde du réseau est remis en cause. On se rend compte qu'à Morges on n'aurait pas dû passer à travers la localité. On rafistole. On doit remettre l'ouvrage sur le métier.

Eh bien, je crois que c'est une bonne chose! On a eu une trop grande confiance dans la technique. On a analysé des projets pour eux-mêmes et non en fonction de leurs incidences sur d'autres questions, et plus particulièrement sur l'environnement.

Aujourd'hui, nous devons le faire et cela deviendra une obligation avec l'ordonnance fédérale sur les études d'impact qui est en train d'être élaborée en vertu de la loi fédérale sur l'environnement.

Certes, les réalisateurs de grands projets, et les pouvoirs publics sont concernés par excellence, sont dérangés par cette nouvelle contrainte, car c'est une contrainte évidente. Mais, comment contester le bien-fondé de l'obligation faite aux constructeurs d'analyser les conséquences d'un projet sur l'environnement, quand on entend les reproches de ceux qui, pour reprendre l'exemple de Morges, relèvent que l'autoroute passe sous les fenêtres d'immeubles d'habitation, ce qui ne serait plus admis aujourd'hui.

En tant que constructeurs, c'est notre devoir de pouvoir apporter des réponses aux interrogations de la population, de pouvoir rassurer. Oui, cela rend notre tâche plus difficile, mais peut-être plus enthousiasmante, car il s'agit de surmonter un nouveau défi. Il s'agit de prouver que nos projets sont **indispensables** et qu'ils ont été **parfaitement étudiés**.

Les expériences que j'ai faites à Genève, où la situation est particulièrement difficile dans un canton-ville ayant un espace restreint et où le citoyen est «rouspéteur», sont très positives. Et pourtant, nous sommes en train de réaliser des projets très difficiles, comme l'autoroute de contournement, le barrage du Seujet en pleine ville, l'extension de l'usine d'incinération des Chenevriers. Je crois pouvoir dire que **nous faisons ces projets avec la population et non contre elle**.

Bien sûr qu'il y a eu des oppositions, et surtout de la part des riverains. C'est normal, je dirai que c'est salubre dans un régime démocratique. C'est l'absence d'oppositions qui pourrait être inquiétante. Or, ces oppositions, nous les avons prises en compte, parce que nous avons écouté les intéressés et je crois que la clé du succès d'une opération, c'est d'abord **le dialogue avec la population**. Si ce dialogue n'a pas lieu, qu'il n'est pas mené dans de bonnes conditions, l'échec est assuré.

La première des choses, c'est de prendre l'initiative, d'aller présenter un projet et sa justification devant les autorités locales, puis en séance publique. Ce n'est pas facile et je suis surpris, lors de telles assemblées, à quel point des questions pertinentes, faisant souvent preuve d'une très bonne connaissance du sujet, sont posées. Il ne faut pas craindre d'aller au devant de l'opinion publique, de multiplier les contacts. C'est la politique de persuasion et non du rouleau compresseur!

Mais, pour persuader, il faut des dossiers, j'allais dire, en béton. Il ne suffit plus de présenter de beaux plans, une belle architecture, prétendre que le projet va apporter des emplois! Il faut tout d'abord prouver que le projet est justifié, qu'il répond à un besoin réel, qu'il va effectivement contribuer à résoudre un problème sans en créer de nouveaux. Il faut prouver que tous les effets ont été pris en compte, que toutes les mesures qui peuvent raisonnablement être exigées ont été prises en compte. Si l'on peut démontrer que tel a été le cas, je peux dire que les projets, même importants, passent.

C'est ainsi qu'à Genève le Département des travaux publics a fait un effort de communication et de dialogue avec la population sans précédent en matière d'autorisations de construire, de plans de zone, de plans localisés de quartier, assurant ainsi l'aboutissement d'un nombre considérable de projets importants.

On peut citer également l'exemple du barrage du Seujet, où une étude d'impact a été ordonnée et a permis d'améliorer le projet.

Quant à l'usine des Chenevriers, il s'agit peut-être du projet le plus délicat. Ici également, j'ai accepté d'ordonner des expertises complémentaires auxquelles les riverains ont été associés. Leurs demandes ont été prises en compte et le rapport de confiance a été établi.

La clef du succès: le dialogue, des assemblées publiques, une information permanente, l'analyse des doléances. Cela représente beaucoup de travail, beaucoup d'engagement personnel. Oui, c'est plus difficile. Je l'ai dit, c'est un défi, mais le défi peut être gagné et, quand l'ouvrage est terminé, on a une légitime fierté d'avoir abouti avec un ouvrage dont la justification est vraiment démontrée.