



HAL
open science

Participation du public aux décisions concernant les projets d'extension aéroportuaire : le cas de l'étude d'impacts de la seconde piste de l'aéroport de Manchester

Paul D. Hooper, Amjad Ali Khan

► To cite this version:

Paul D. Hooper, Amjad Ali Khan. Participation du public aux décisions concernant les projets d'extension aéroportuaire : le cas de l'étude d'impacts de la seconde piste de l'aéroport de Manchester. Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation, 2005, 47 | 2005, pp.89-108. 10.46298/cst.12032 . hal-04148349

HAL Id: hal-04148349

<https://hal.science/hal-04148349>

Submitted on 2 Jul 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

**PARTICIPATION DU PUBLIC AUX DÉCISIONS
CONCERNANT LES PROJETS D'EXTENSION AÉROPOR-
TUAIRE : LE CAS DE L'ÉTUDE D'IMPACTS DE LA
SECONDE PISTE DE L'AÉROPORT DE MANCHESTER**

PAUL D. HOOPER

CENTRE FOR AIR TRANSPORT AND
THE ENVIRONMENT

DEPARTMENT OF ENVIRONMENTAL
AND GEOGRAPHICAL SCIENCES
MANCHESTER METROPOLITAN UNIV.

AMJAD ALI KHAN¹

ENVIRONMENTAL PROTECTION
AGENCY

GOVERNMENT OF THE NORTH WEST
FRONTIER PROVINCE (PAKISTAN)

1. L'EIE ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC

Depuis sa création aux États-Unis en 1969, les Études d'Impacts sur l'Environnement (EIE) se sont développées à travers le monde et constituent dorénavant un outil vraisemblablement primordial et quoiqu'il en soit incontournable dans le contrôle préventif de la pollution. Il s'agit d'une série

¹ Dr Amjad Ali Khan est accueilli temporairement au *Centre for Air Transport and the Environment* de la *Manchester Metropolitan University*.

de techniques et procédés qui, accompagnant les nouveaux projets d'équipement, permet d'identifier et d'évaluer systématiquement les impacts les plus larges sur l'environnement. En fait, l'EIE est la seule à pouvoir influencer la tournure des accords avant le début des travaux de construction et ainsi à pouvoir atténuer tout impact négatif.

Il apparaît alors capital qu'en décrivant les impacts sur l'environnement, les procédures de l'EIE fassent la distinction entre leur ampleur et leur importance. En ce qui concerne leur ampleur, elle a recours à une série de techniques scientifiques dites « objectives » pour établir l'envergure potentielle des impacts. En ce qui concerne leur importance, le problème est d'un ordre beaucoup plus subjectif. Dans ce registre, l'EIE doit composer, comme c'est le cas actuellement dans le domaine de l'environnement, avec l'adhésion du public. Considérant cette distinction opérée dans les débats entre ampleur dite objective et importance plus subjective, il n'est alors pas surprenant qu'un grand nombre de chercheurs et de praticiens aient insisté sur l'importance vitale de la participation du public dans les procédures de l'EIE (Cf. JOHANNES, 1993 ; SANKOH, 1996). Certains chercheurs en sont même allés jusqu'au point d'affirmer que « *l'EIE ne serait pas l'EIE sans la consultation du public et sa participation* » (WOOD, 1995 : 225).

Mais, bien que l'importance de la participation du public soit reconnue par beaucoup, les tentatives d'amélioration de celle-ci ont démontré que les manières de procéder étaient tout sauf faciles, certains insistant sur le fait qu'une plus large participation implique une baisse directe de la rapidité et de l'efficacité du processus décisionnel (TURNER, 1988). C'est pour ces raisons que malgré l'existence d'un large éventail de techniques pour impliquer le public dans l'EIE, le niveau d'engagement public a jusqu'à maintenant été faible globalement (EBISEMIJU, 1993 ; STEPHENSON et alii, 1995). Une comparaison du système de l'EIE avec l'Échelle de Participation d'ARNSTEIN (ARNSTEIN, 1969) apporte un éclairage pertinent sur cet échec.

ARNSTEIN a développé son modèle de participation afin d'encourager l'amplification de la participation des urbanistes et de ceux qui décident aux projets d'aménagement (BARLOW, 1995). Son échelle comporte 8 barreaux et propose plusieurs niveaux d'intégration du public dans la délibération des décisions, partant de l'absence de participation, puis passant par un semblant de participation pour aboutir à la délégation totale du pouvoir au public.

- **Manipulation et thérapie** (1 et 2) : ces niveaux désignent une absence de participation. Leur objectif réel n'est pas de permettre la participation du public dans les décisions concernant l'aménagement mais de permettre aux participants d'être informés dans le cadre d'une recherche de solution.
- **Information et consultation** (3 et 4) : ces deux niveaux font référence au « semblant » de participation. Le public est susceptible d'écouter et d'être écouté, mais dans ces conditions-là, il ne peut être assuré que ses

opinions seront prises en compte par les détenteurs du pouvoir décisionnel. Lorsque la participation est réduite à l'un de ces niveaux, la garantie de changement est inexistante. Il s'agit du niveau « participatif » que la plupart des institutions et pouvoirs du domaine de l'aménagement ont maintenu, notamment par le biais de l'EIE (PETTS, 1999).

- **Conciliation** (5) : Il s'agit tout simplement d'un niveau plus avancé de « semblant » de participation puisque les règles de bases permettent aux profanes d'émettre un avis et de donner des conseils, mais laissent à ceux qui détiennent le pouvoir le plein droit de décider.
- **Partenariat** (6) : il permet au public de négocier et d'engager des pourparlers avec les détenteurs du pouvoir.
- **Délégation du pouvoir et exercice du pouvoir de la part des citoyens** (7 et 8) : Ceux-ci permettent au public de siéger en étant majoritaire lors des étapes du processus décisionnel et d'obtenir un plein pouvoir de gestion.

L'échec rencontré par les procédures de l'EIE pour permettre une participation efficace peut être dû : au manque de législation propre ; au manque de soutien de la part des institutions et des praticiens ; et/ou au manque de compétences et de compréhension du système de fonctionnement de l'EIE par les promoteurs, le public et les autorités locales. En effet, même quand les procédures législatives assurent au public l'opportunité de participer, celles-ci ne peuvent pas être menées à bien lorsque les autorités locales s'avèrent incompetentes et incapables d'inciter la participation du public. Il en va de même lorsque les ONGs (Organisations Non-Gouvernementales) ne comprennent pas les mécanismes des procédures ou lorsque le public ignore ses droits (RZESZOT, 1999).

Globalement donc, la participation du public dépend d'une série de facteurs. Toutefois, afin de comprendre les motivations qui se cachent derrière une meilleure implication du public, il est important de bâtir un contexte législatif donnant possibilité aux institutions de s'engager en faveur de la participation du public dans les procédures de l'EIE. Voyons d'abord par un bref récapitulatif les dispositions légales de l'EIE britannique concernant la participation du public. Nous serons mieux à même d'évaluer ensuite dans quelle mesure l'objectif du programme de consultation établi lors de la demande d'aménagement d'une deuxième piste d'atterrissage à l'Aéroport de Manchester a été atteint.

2. L'EIE ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC AU ROYAUME-UNI ET DANS L'UNION EUROPÉENNE

L'article 6 de la Directive européenne 85/337 sur l'Estimation des Conséquences de Certains Projets Publics et Privés sur l'Environnement (CCE, 1985) exigeait uniquement la consultation du public après la remise du rapport de l'EIE (c'est-à-dire qu'il n'exigeait pas la consultation du public

sur la préparation de l'EIE en elle-même). La commission assura qu'« *il incombe à chaque État membre de prendre les mesures nécessaires afin de s'assurer que les autorités susceptibles d'être concernées par le projet de par leurs responsabilités respectives en matière d'environnement aient l'opportunité de faire part de leur opinion en ce qui concerne la demande d'un accord d'extension* » (CCE, 1985 : 42). En ce qui concerne le Royaume-Uni, on entend par « *autorités concernées* » les services d'urbanisme compétents, l'Agence pour l'Environnement et l'organisme chargé de la protection du milieu rural et de l'environnement anglais. L'article 6 stipule également la participation du public dans le processus de consultation tout en s'assurant que toute requête concernant une autorisation d'aménagement et toute information collationnée conformément à l'article 5 (à savoir l'exécution du Communiqué sur l'Impact sur l'Environnement) soient accessibles au public et que celui-ci ait la possibilité d'exprimer son opinion avant le lancement du projet (CCE, 1985).

L'article 9 de la Directive indique aussi que les autorités compétentes se doivent d'informer le public sur la décision, y compris le contenu et les conditions auxquelles la décision est soumise, ainsi que les raisons et considérations propres à la mesure prise.

Bien qu'il assure une plus grande continuité entre les Etats membres, l'amendement de la Directive 97/11/UE n'est pas suffisant pour accroître la participation du public. En réalité, il contribue faiblement à l'amélioration de la consultation du public et laisse cette dernière entre les mains des promoteurs éclairés. Quant aux points étudiés par l'EIE, ceux-ci ont été critiqués comme étant contraires au processus normal qui « *suggérerait que non seulement une étude des points habituellement couverts est nécessaire, mais que ce procédé devrait être public, mettant le public à contribution dès que possible dans l'identification des problèmes-clés, c'est-à-dire dès le lancement du projet* » (SHEAT, 1997 : 239).

Il est important de souligner que l'UE n'adhère que faiblement au principe de participation du public. Ceci apparaît de manière explicite dans la récente Directive sur l'Évaluation Stratégique des Impacts sur l'Environnement – ESIE - qui a pour but de compléter les clauses de l'EIE en élargissant les procédures d'évaluation aux projets et aux programmes. Bien qu'elles stipulent que le public doit avoir l'opportunité de faire part de ses opinions au préalable sur l'avant projet ou le programme, ainsi que sur leurs liens avec l'environnement (CCE, 2001 : Article 6 (2)), ces clauses ont seulement pour but de faciliter l'expression de commentaires concernant les impacts sur l'environnement plutôt que d'influencer la préparation même de cet avant-projet². Cependant, lorsque la consultation du public apporte de nouvelles

² Tout en reconnaissant qu'il s'agit d'un domaine important de l'aménagement, cette méthode cherche à améliorer la participation du public puisque celle-ci affecte l'EIE et sa motivation de départ, à savoir les principaux projets de construction, tels que les routes, les industries, etc.

informations importantes qui peuvent engendrer des changements majeurs sur le projet ou le programme en question, il est alors reconnu qu'il peut être nécessaire d'envisager la révision du rapport (UE GD Environnement, 2003). De plus, la Directive insiste ensuite pour que la consultation du public soit prise en compte lors de la prise de décision (article 8). En fait, contrairement à la directive sur l'EIE, la directive sur l'ESIE laisse à chaque État membre le choix de décider des différentes manières d'informer le public et de rassembler ses opinions. Elle ne fait aucune recommandation sur les lieux où doivent se tenir les consultations ni sur les méthodes requises pour informer le public. Ainsi, tandis qu'elle procède à l'identification des méthodes plus interactives pour encourager l'engagement du public (groupes de pression, comités consultatifs), l'Union Européenne n'en requiert pas l'usage pour procéder aux évaluations.

En tant qu'État membre de l'Union Européenne, le Royaume-Uni a mis en pratique la Directive (85/337/CEE) de l'EIE (1985) lors de la mise en œuvre, en 1988, de la Réglementation de l'Aménagement du Territoire (Évaluation de l'Impact sur l'Environnement). Il s'agit là de la principale loi régissant la pratique de l'EIE au Royaume-Uni (GLASSON et alii, 1999), en dépit des quelques modifications apportées lors de la transcription en 1999 de la Directive sur l'EIE de 1997 (WOOD, 2000). Dès lors, les clauses légales au Royaume-Uni exigent la participation du public après la remise du rapport sur l'EIE. Cependant, initialement, l'avis du MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT (1989) insistait fortement pour que les porteurs du projet consultent les organismes responsables des plans locaux d'aménagement sur le contenu du rapport de l'EIE. Le Ministère a également insisté largement sur la consultation d'organismes privés et du public en général, affirmant que : « *tandis que les promoteurs ne sont pas légalement tenus de rendre leurs requêtes publiques avant la remise d'une demande d'autorisation d'aménagement, la consultation de groupes d'aménageurs locaux et du public peut être utile à l'identification de problèmes environnementaux clés et peut éventuellement rendre le promoteur plus à même de modifier le projet, de modérer les effets non-souhaités et de cerner les inquiétudes locales en matière d'environnement.* » (MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, 1989 : 11).

Il est utile de remarquer que les modifications apportées par la loi de 1999 sur l'EIE insistèrent encore plus fortement sur le fait que la consultation du public prime sur les points étudiés par l'EIE lorsque les promoteurs ont exigé des organismes responsables des plans locaux d'aménagement qu'ils fassent obligatoirement part de leur point de vue par écrit (WOOD, 1999). Cependant, la directive accompagnant la loi continue par une clause modératrice, stipulant que les promoteurs devraient « *considérer la possibilité de consulter le public... lors de la préparation de communiqués concernant l'environnement* » (MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DES TRANSPORTS ET DES RÉGIONS, 2000 : 20), malgré la reprise de la déclaration de 1989 citée précédemment.

Le fait que le niveau de consultation du public atteint au cours d'une EIE varie considérablement d'une procédure à l'autre, d'un promoteur ou maître d'œuvre à l'autre a abouti à des niveaux de participation très variables au Royaume-Uni en ce qui concerne les projets en liens avec l'aménagement du territoire. Les plus proactifs ont agi en faveur d'une implication du public moins tardive dans le déroulement de l'EIE et ainsi « évitent que le sentiment de colère et de frustration grandisse, contribuant ainsi à éviter une éventuelle volonté de participation plus vigoureuse » (GLASSON et alii, 1999 : 145). De cette manière, par exemple, les retards coûteux causés par des actions légales directes sont évités et en cas de nécessité, les plans visant à modérer les conséquences imprévues peuvent être modifiés avant le début des travaux. Ainsi, des sommes d'argent considérables sont économisées. La question clé émergeant dès lors de cette position est de savoir si oui ou non, la motivation personnelle et les attendus du public en matière de participation sont satisfaits et, à cette fin, si les besoins de chaque participant sont comblés, ce qui donne lieu aux décisions les plus équitables et acceptables d'un point de vue social. Afin d'étudier cela en détail, les sections suivantes présenteront et évalueront une étude de cas d'une EIE entreprise par un maître d'œuvre favorable au principe de participation du public, à savoir le projet de construction d'une deuxième piste d'atterrissage à l'Aéroport de Manchester.

3. L'EIE DE LA NOUVELLE PISTE D'ATTERRISSAGE DE L'AÉROPORT DE MANCHESTER

L'aviation constitue l'une des industries mondiales dont la croissance a été la plus rapide depuis la Seconde Guerre mondiale. Par exemple, une évaluation réalisée récemment par l'Association Internationale des Transports Aériens (AITA) indique que la demande commerciale des passagers a augmenté de 100 % au cours des sept-huit dernières années et prévoit un doublement dans les dix à douze prochaines années (AITA, 2000). En tant que pôle régional clé, l'Aéroport de Manchester a entièrement rempli son rôle en satisfaisant cette demande et a ainsi connu une expansion considérable au cours des cinquante dernières années. Plus précisément, l'Aéroport a préparé un Avant-Projet de Techniques d'Aménagement (APTA) prévoyant une augmentation du trafic aérien de 220 000 mouvements par an à partir de 2000 et de 300 000 par an à partir de 2005 (AÉROPORT DE MANCHESTER, 1991). Afin de gérer correctement ce trafic aérien, le projet prévoit un taux nécessaire de transit de 60 avions par heure, taux qui sera impossible à atteindre avec l'existence d'une seule piste d'atterrissage dont la capacité de transit est de 42 avions par heure.

Dans le but de s'adapter à l'augmentation prévue du trafic aérien, l'Aéroport a proposé la première extension majeure de son domaine opérationnel depuis sa conception en 1974, sous forme d'une deuxième piste d'atterrissage. Trois sites possibles furent déterminés à l'époque afin d'accueillir la demande de

construction d'une deuxième piste et furent l'objet d'une série de consultations de la population. 537 copies de l'Avant-Projet furent distribuées aux compagnies aériennes, aux entreprises riveraines, aux membres du Parlement britannique, aux autorités locales et aux autorités d'aménagement. 10 000 exemplaires d'une synthèse de huit pages furent mis en circulation au sein de la population locale. Des exemplaires de l'Avant-Projet et de la synthèse furent accessibles au public dans divers centres d'information comme le Centre d'Information sur les Droits des Citoyens, les bibliothèques et les bureaux de poste (AÉROPORT DE MANCHESTER, 1994a). A cela vint s'ajouter la tentative d'encouragement de la part de l'Aéroport d'une plus large participation du public à travers une série de réunions ouvertes au public et d'expositions, de consultations individuelles et de mise en place de standards téléphoniques (BOTTEMLY, 2000).

Après considération des commentaires et des opinions du public concernant l'Avant-Projet et des résultats d'une étude environnementale antérieure menée par l'Aéroport, le comité put procéder à la sélection de la meilleure option d'aménagement (n° 3), stipulant la construction d'une piste d'atterrissage parallèle en dénivelé. Cette solution exigeait une surface de terrain inférieure à celle exigée par les autres alternatives et fut alors l'objet d'une demande d'autorisation d'aménagement à part entière (AÉROPORT DE MANCHESTER, 1994b).

Conformément à l'étape numéro 2 fixée par le Règlement de 1988, une décision d'Évaluation des Impacts sur l'Environnement devait ensuite être prise par les organismes locaux responsables de l'aménagement (gouvernements et techniciens locaux) selon l'importance éventuelle des conséquences pour l'environnement. Cependant, l'aéroport prit la décision de mener par lui-même une telle évaluation. Cette ligne d'action fut sans doute la seule demeurant offerte à l'aéroport étant donné qu'il appartenait, et appartient toujours, aux dix circonscriptions métropolitaines de Greater Manchester.

Afin d'aider à déterminer les domaines que l'EIE se devait de couvrir, un document mentionnant les points étudiés fut rédigé par l'aéroport avec l'aide de l'Institut d'Évaluation et de Gestion de l'Environnement (devenu ensuite l'Institut de Direction et d'Évaluation de l'Environnement), autorité nationale indépendante. L'indépendance et les compétences de cette organisation furent perçues comme contribuant à la crédibilité et la transparence de l'exercice de bilan, qui essayait d'inclure les commentaires des organismes locaux responsables de l'aménagement ainsi que les informations regroupées lors des exercices de consultation liés à l'Avant-Projet (THOMAS, 2000). Le document final fut analysé par deux cabinets conseils employés pour l'accomplissement du dernier document d'EIE, avant d'être publié et distribué à des conseillers en droit public, aux conseils municipaux, aux autorités dépendantes et aux organisations de bénévoles.

L'aéroport de Manchester se basa sur ce document et les commentaires des

groupes mentionnés ci-dessus pour rédiger le dossier final concernant le projet d'EIE. Lorsqu'il engagea des études sur l'environnement et sur l'ingénierie engagée par la technique n° 3 de conception d'une piste d'atterrissage parallèle et en dénivelé, une nouvelle alternative, celle d'une piste non-parallèle, se dégagait. Une évaluation environnementale comparative fut alors conduite et accessible à la consultation du public de février à mars 1993 (NG, SHEAT, 1997). Ce système de consultation consista à organiser une série d'expositions publiques au sein des localités et à distribuer des brochures mettant en valeur les éléments clés propres à chaque option et incluant un questionnaire (AÉROPORT DE MANCHESTER, 1994b). Environ 2 000 questionnaires furent retournés, révélant que 40 % des gens ayant répondu étaient en faveur de la construction d'une deuxième piste d'atterrissage non-parallèle, 48 % étaient contre et 11 % restaient indifférents (AÉROPORT DE MANCHESTER, 1994b).

Après cette consultation et une étude détaillée de l'environnement, des opérations techniques et des capacités, le Conseil de l'Aéroport décida d'éliminer l'option n° 4 et de poursuivre avec la n° 3 (conception d'une piste d'atterrissage parallèle et en dénivelé). Cette décision prit en compte un grand nombre de facteurs allant de la sécurité à l'écologie, en passant par le paysage et les nuisances sonores (NG, SHEAT, 1997). L'EIE conduite sur cette option aboutit à la rédaction d'un rapport final d'EIE (AÉROPORT DE MANCHESTER et alii, 1993).

L'aéroport organisa une série supplémentaire de consultations de la population dans le but d'informer les communautés locales de ce que signifiait la demande d'autorisation d'aménagement d'une deuxième piste d'atterrissage. Un certain nombre d'expositions employant des membres de l'Aéroport et des conseillers spécialistes de la question des impacts fut ouvert au public, dans sept lieux différents.

Lors des expositions, furent exposés des exemplaires des documents EIE, ainsi que la demande d'autorisation d'aménagement, comprenant le plan, la totalité du communiqué sur l'environnement et une maquette représentant la piste traversant la vallée de Bollin. Une brochure sur laquelle figurait une vue d'ensemble fut distribuée ainsi que des exemplaires du communiqué en faveur du projet et le résumé non technique du Communiqué sur l'environnement. La mise à disposition d'un cahier de doléances encouragea les visiteurs à faire une nouvelle fois part de leurs commentaires. On releva 197 commentaires dont 28 % s'avéraient en faveur de la construction d'une seconde piste d'atterrissage tandis que 67 % se prononcèrent contre. Environ 2 400 visiteurs se sont rendus aux expositions qui se sont tenues pendant 22 jours. En plus de ces expositions, la panoplie complète des documents de demande d'autorisation d'aménagement fut accessible dans les bâtiments publics clés, tels que la Mairie de Manchester, le Forum de Wythenshawe, la Mairie de Macclesfield, le centre administratif de Knutsford et dans les bureaux de la municipalité à Wilmslow (AÉROPORT DE MANCHESTER, 1994b).

En ce qui concerne l'enquête publique proprement dite, le Secrétaire d'Etat fit appel au Ministère de l'Environnement, des Transports et des Régions le 18 octobre 1993 et un sondage quant à la construction d'une deuxième piste d'atterrissage à l'Aéroport de Manchester au sein des populations locales fut annoncé (COFFEY, 2000). Cette enquête débuta au Forum de Wythenshawe à Manchester le 21 juin 1994 et se prolongea sur une période d'environ neuf mois, se terminant le 9 mars 1995. Au cours de cette période, de nombreux avis et témoignages venant tant des parties en faveur (c'est-à-dire l'Aéroport de Manchester, la Mairie de Manchester, le conseil régional du Cheshire) que de celles s'y opposant (le conseil municipal de Macclesfield, le groupe d'action bilatéral de l'Aéroport de Manchester, le réseau pour l'environnement de l'Aéroport de Manchester) furent émis (MUIRHEAD, 1997).

Après la clôture de cette enquête publique, il fallut attendre presque un an et demi avant d'aboutir finalement à une décision. Non seulement, l'inspecteur prit du temps à terminer son rapport mais surtout le Gouvernement souhaitait éviter d'être perçu comme prenant une décision trop hâtive étant donné les liens étroits avec l'aménagement local (THOMAS, 2000).

L'accord de construction d'une deuxième piste d'atterrissage fut donné le 15 janvier 1997 par le Secrétaire d'État à l'Environnement et aux Transports.

4. ÉVALUATION THÉORIQUE DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC

Ce bref historique du projet de deuxième piste d'atterrissage et de son portage environnemental permet d'admettre qu'un éventail de méthodes de participation fut utilisé pour encourager une plus large participation du public dans l'élaboration du projet, avant, pendant et après la publication du rapport de l'EIE. On compte, parmi ces méthodes, des réunions ouvertes au public, des expositions, des questionnaires, des brochures, la mise en place de standards téléphoniques, des commentaires écrits, le rapport de l'EIE lui-même et les résumés non techniques qui y furent joints et enfin l'enquête publique.

Cependant, l'utilisation d'un éventail de méthodes ne constitue en aucun cas une garantie quant à leur réussite à conférer un réel pouvoir au public en matière de participation dans le processus décisionnel. Afin de traiter ce sujet, il est nécessaire d'exposer les critères d'évaluation qui cherchent à définir l'efficacité des différents moyens visant à octroyer au public de réels moyens de contrôle sur la prise de décision et ses conséquences. Malgré l'existence d'un certain nombre de critères d'évaluation destinés à tester l'efficacité des procédures élargies de l'EIE (Cf. HOLLICK, 1986 ; WOOD, 1995 ; LEU et alii, 1996), l'efficacité de la nature participative des EIE ne fut quasiment pas évaluée par le passé. L'étude de Thomas WEBLER (1995) constitue une exception notoire. S'appuyant sur le travail de HABERMAS (1984 ; 1987), WEBLER proposa un modèle normatif de participation du public, qui énonce et défend une prévision de ce à quoi la participation du

public devrait aboutir et de quelle manière, en se basant sur deux grands principes : équité et compétence. WEBLER (1995 : 38) fait remarquer : « *L'équité est un élément clé dans l'établissement d'un forum au cours duquel se jouent égalité et souveraineté de la population, où les compétences personnelles peuvent se développer. Lorsque la participation est équitable, chacun participe sur un même pied d'égalité. Les compétences offrent à chaque individu l'opportunité de défendre ses intérêts et ses valeurs personnelles et de contribuer à la définition de la volonté collective.* ».

Sans trop entrer dans les détails, WEBLER a défini ses idées de compétences et de souveraineté de la population selon une série de critères d'évaluation dont on peut se servir afin de juger de l'intégrité, l'exhaustivité, l'efficacité et de l'engagement de la participation du public. Ces critères ont à leur tour été développés par PETTS (1999) afin de pouvoir s'appliquer à la EIE. Les deux grands domaines de compétence et d'équité ainsi définis sont subdivisés en 10 domaines différents et aident à l'instauration systématique d'une évaluation de la participation du public et de ses initiatives :

CRITÈRES ORDINAIRES D'ÉVALUATION DE L'ÉQUITÉ

Ces critères proviennent des quatre fonctions que chaque acteur doit être capable d'assumer si le pouvoir doit être partagé et si « *les participants agissent avec sens* » (WEBLER, 1995 : 62). Il s'agit de la capacité à :

- Etre assidu : prendre part au dialogue ;
- Engager le dialogue : faire un discours ;
- Discuter : remettre en question et défendre les points de vue ;
- Décider : influencer le consensus collectif.

Ces fonctions sont incluses dans les intitulés d'évaluation suivants :

L'ordre du jour : cela permet d'établir un dialogue structuré, qui équivaut presque à définir le problème. Impliquer le public à cette étape d'élaboration fournit une opportunité de discuter des inquiétudes ainsi que de partager la définition du problème que le groupe perçoit. L'établissement de règles grâce à l'ordre du jour est essentiel si les interventions doivent être gérées de manière efficace, les impasses résolues, les attitudes convenablement définies, etc.

La médiation et le respect des règles : les participants impliqués dans un dialogue devraient également se mettre d'accord sur la mise en œuvre des règles. Une des solutions les plus fréquentes consiste à désigner un médiateur, reconnu comme impartial par les deux parties, en charge du respect équitable des règles de fonctionnement.

La discussion : l'occasion doit être donnée à ceux éventuellement concernés par le problème de prendre part à la discussion. Plus précisément, il faut admettre que l'opinion de chaque citoyen dont la spécialité est de fournir des anecdotes n'est pas moins valide que celle des experts qui ne parlent que de

faits basés sur l'application de méthodes scientifiques. « *Chacun possède un domaine de spécialité* » (WEBLER, 1995 : 64). Cependant il est important d'établir un équilibre entre donner à chacun sans distinction aucune le droit de prendre part à la discussion et attribuer une crédibilité plus importante à certains acteurs selon leur expérience et domaine de prédilection.

CRITÈRES ORDINAIRES D'ÉVALUATION DES COMPÉTENCES

Si on considère que par compétence « on entend l'aboutissement à la meilleure compréhension possible et les meilleurs accords possibles selon les informations accessibles aux participants », les deux conditions de base requises pour un « discours idéal » sont :

- L'accès à l'information et son interprétation : l'information constitue la source à partir de laquelle un travail s'effectue et est rendu accessible à la compréhension de chacun par le dialogue, et aboutit ainsi à des accords collectifs, étant entendu que l'accès à l'information et son interprétation induisent toujours des contraintes de temps, d'efforts et de coût.
- L'utilisation des meilleures procédures existantes afin de trier les nouveaux éléments apportés : chacun se doit de collecter des informations et d'acquérir des connaissances au moyen de méthodes dans des limites de temps raisonnables.

Ces besoins essentiels sont mentionnés dans les domaines d'évaluation de compétences suivants :

La compréhension des définitions : il est nécessaire d'avoir à disposition des experts et des conseillers à même de donner une explication quant à la pertinence de n'importe quel fait puisqu'un simple accès à l'information ne suffit pas. En d'autres termes, si une personne s'avère incapable de déterminer l'importance d'une information, celle-ci n'est que peu pertinente. Derrière leur allure de simplicité, les définitions posent souvent des problèmes d'ordre linguistique et technique plutôt que normatif en matière d'explication. Par exemple, ce qui constitue une qualité d'eau acceptable pour quelqu'un peut ne pas s'appliquer à une autre personne. Il est donc vital que chaque acteur ait accès à des sources d'information qui définissent de manière ordinaire les termes que l'on a décidés d'utiliser.

L'accès à la consultation d'experts : en plus de constituer une source de définition, les experts sont également indispensables à l'établissement de règles de procédures permettant de sélectionner les propositions valides parmi l'ensemble sans cesse en évolution des méthodes scientifiques qualitatives et quantitatives lorsqu'il s'agit de rassembler des faits sur l'environnement et la société. Ainsi, pour que le processus de participation du public soit efficace, il faut s'assurer qu'un support financier soit accessible au public pour la consultation d'experts (PETTS, 1999).

L'accès aux nouveaux éléments d'ordre anecdotique et intuitif : les éléments concernant l'environnement et la société qui ne peuvent pas être acquis aux moyens de méthodes scientifiques officielles sont également importants pour la compréhension précise du problème en question. Ces informations peuvent apparaître sous forme d'observations anecdotiques et de remarques faites par les personnes vivant dans la localité. Celles-ci peuvent contredire ou compléter les informations scientifiques basées sur des principes généraux.

La vérification des informations basées sur des faits : quelle que soit la manière dont les informations sont collectées, l'image qui en découle est toujours évaluée selon sa pertinence par rapport à ce que l'on sait déjà. C'est pour cette raison que l'on doit donner aux participants l'opportunité et les moyens avec lesquels effectuer un choix parmi des propositions en concurrence. Le rejet ou l'adoption d'une proposition devrait être basé sur l'opinion consensuelle de l'ensemble des experts et le bon sens des opinions des participants. Les nouveaux éléments concernant l'espace environnant doivent également être étudiés de près par d'autres habitants représentants du même espace ou alors une enquête doit être menée sur la légitimité de la personne qui a fourni de telles informations.

La vérification des propositions normatives : afin d'évaluer les données et éléments pertinents concernant des propositions de type normatif, il faut être à même d'écouter et de poser des questions aux individus et aux groupes issus de la population concernée. Il faut également être réceptif aux conséquences qu'un choix normatif peut avoir sur les faits. En ce qui concerne la première qualité requise, les participants au dialogue peuvent décider d'un quelconque mécanisme afin de permettre au public de formuler des commentaires, comme par exemple, des auditions, des sondages, des portes ouvertes... En ce qui concerne la deuxième qualité, les acteurs du dialogue sont autorisés à demander aux experts une évaluation afin de préparer une analyse de scénario de ce qui est susceptible de se produire dans le cas où certaines décisions seraient prises.

La vérification de l'authenticité des propositions : il n'existe pas de méthode universelle permettant aux participants d'évaluer la subjectivité et les motivations qui poussent une personne à prendre la parole. Cependant, il existe des manières de promouvoir la sincérité. Les individus parviennent à comprendre leurs propres opinions et ont l'opportunité d'explorer leur subjectivité propre lorsqu'ils discutent avec d'autres. La réputation d'une personne ainsi que ses fréquentations sont également susceptibles d'aider les auditeurs à juger de façon critique ce qu'un locuteur révèle dans ses propos.

La réduction des malentendus : la participation repose sur le bon sens des individus à formuler des propositions qu'il est possible d'appliquer. C'est pourquoi chaque processus de participation doit garantir l'assurance que chaque compromis atteint soit formulé et compris de manière explicite et que

des commentaires sur l'exercice de consultation soient apportés lors d'un dernier rapport de vérification.

Ce système d'évaluation fut utilisé systématiquement pour évaluer le processus et les conséquences de la participation du public suscitée lors du projet d'aménagement d'une deuxième piste à l'Aéroport de Manchester. Cette évaluation fut menée à partir d'un éventail d'informations documentaires recueillies auprès des participants (c'est-à-dire l'Aéroport de Manchester, les autorités locales, les groupes de pression, les conseillers, etc.), complété par des entretiens exploratoires avec les acteurs clés du processus.

5. L'EFFICACITÉ DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC DANS LE CADRE DE L'EIE DE LA DEUXIÈME PISTE D'ATERRISSAGE DE L'AÉROPORT DE MANCHESTER

La mise à l'épreuve par le système défini ci-dessus de la participation du public dans le processus décisionnel concernant la deuxième piste d'atterrissage révèle un nombre de déficiences quant aux méthodes utilisées et quant au respect des critères d'équité et de compétence.

ÉQUITÉ

Si elles sont suivies à la lettre, les conditions d'équité devraient permettre aux participants d'organiser l'ordre du jour, de choisir le médiateur et les règles de délibération et laisser à chaque participant la faculté d'exprimer à part égale ses opinions au cours du processus de participation (PETTS, 2001). C'est seulement en autorisant d'autres personnes à agir de cette manière qu'un résultat légitime peut être atteint et que tous les objectifs des porteurs d'enjeux peuvent être pris en compte. Ceci n'implique pas qu'ils seront tous satisfaits par le résultat mais plutôt que le processus par lequel on est parvenu à une décision sera perçu comme équitable.

L'administration de l'Aéroport a facilité le programme de participation du public en mettant son personnel technique et exécutif à contribution, tout en insistant sur les techniques de construction de la piste. Ce processus débuta par la publication de l'Avant-Projet d'Aménagement et se poursuivit par des réunions ouvertes au public, des expositions publiques, des sondages... et culmina par une enquête publique. Il est clair que ces clauses dépassent de loin celles exigées par la législation britannique qui demande uniquement la participation du public après la remise du rapport de l'EIE. Donc, a priori, la participation du public semblerait remplir les conditions requises par le critère d'équité dans le sens où le public a eu l'opportunité de prendre part à l'élaboration et au choix des options d'aménagement. Cependant, si l'on regarde de plus près, ces opportunités semblent extrêmement restreintes par le contrôle que l'Aéroport a exercé sur l'élaboration de l'ordre du jour et l'organisation des débats.

En particulier, les populations locales ont, dans le cadre des entretiens menés, insisté sur ce qui suit comme preuve de la réticence de l'aéroport à permettre le débat sur la nécessité d'une deuxième piste d'atterrissage :

- Le refus d'admettre de quelque manière que ce soit que les plans de la deuxième piste d'atterrissage ont été établis un an avant la publication de l'Avant-Projet, qui se consacre en majorité à l'option d'aménagement n° 3 pour la deuxième piste (FARR, 2000).
- Le passage de réunions ouvertes au public à des expositions, à la suite des résultats des réunions sur l'APTA. L'Aéroport affirma que malgré une participation assidue du public, les réunions n'étaient pas parvenues à encourager le dialogue et que l'établissement d'un consensus requérait une communication plus efficace avec le public en raison de l'atmosphère conflictuelle dominante. Il opta alors pour le recours à des expositions (BOTTEMLY, 2000). A l'inverse, un représentant d'un groupe de pression local (réseau de protection de l'environnement de l'Aéroport de Manchester) indique qu'une bonne partie de la frustration née des réunions ouvertes au public fut le résultat direct de l'échec de l'Aéroport à ouvrir le débat sur les problèmes plus larges concernant le besoin d'agrandissement et d'alternatives à la satisfaction de la demande à d'autres endroits (GAZZARD, 2000). Donc, en dépit de la pression du public pour une consultation plus ouverte, l'Aéroport fut perçu comme imposant des restrictions au dialogue.

Ces problèmes soulevés semblent être typiques de la position que prend l'Aéroport par rapport au processus de participation du public, à savoir de permettre la participation dans le projet d'aménagement dans la mesure où la demande de construction n'est pas fondamentalement remise en question. Ainsi, tout au long du processus de participation, l'Aéroport a conservé un contrôle total sur le programme de participation, changeant même de technique d'approche lorsque les problèmes soulevés devenaient controversés. De cette manière, l'Aéroport pouvait obtenir du public des informations utiles (ex : des conseils qui contribuèrent au perfectionnement des mesures de conciliation) tout en ne conférant jamais de réel pouvoir aux participants malgré l'utilisation d'un éventail de méthodes de consultation.

COMPÉTENCE

Le critère de compétence fait référence à la capacité du processus à assurer l'accès à de nouveaux éléments et à définir les termes de l'écoute des interprétations des éléments reçus. Afin de remplir pleinement le critère de compétence, il convient d'utiliser les meilleures techniques disponibles concernant l'apport de nouvelles informations, l'interprétation et la vérification de l'authenticité ainsi que la sincérité des propositions.

Les multiples méthodes de participation du public employées par l'Aéroport

ont sans doute contribué à la satisfaction de certains des critères de compétence puisqu'elles augmentèrent le nombre d'opportunités lors desquelles il était possible d'écouter et de contester les informations qu'il fournissait. Cependant, étant donnée l'étendue très limitée du dialogue et les tentatives de l'Aéroport de restreindre la participation concernant les alternatives à la construction d'une deuxième piste d'atterrissage (particulièrement en ce qui concerne les mesures de conciliation), les moyens par lesquels ces initiatives ont permis une « vérification » de la véracité des faits et des « propositions normatives » doivent être questionnés. Parmi les manquements spécifiques concernant le critère de compétence, on compte :

- L'utilisation de termes techniques mal définis par l'Aéroport (ex : l'utilisation de l'expression « contour de bruit » pour désigner les localités touchées par l'aménagement de la piste).
- L'absence de support financier pour les opposants afin qu'ils puissent rechercher l'avis et obtenir les conseils d'un expert. Un groupe local (le Groupe d'Action Jointe de l'Aéroport de Manchester) a récolté plus de 250 000 £ pour aider à financer ces opposants. Cependant, ceci fut regardé comme « une goutte d'eau au milieu de l'océan » comparé aux ressources disponibles à l'Aéroport (FARR, 2000). Ainsi, malgré les efforts fournis par l'Aéroport pour fournir des opportunités de consultation, des groupes d'opposition ont senti que ces efforts évitaient une remise en question des propositions faites par les experts employés par l'Aéroport. Ce manque d'équilibre devint plus important lors de l'enquête publique au cours de laquelle l'Aéroport eut la possibilité d'engager les meilleurs conseillers juridiques tandis que les groupes d'opposition dépendaient souvent de représentants sans aucune formation juridique officielle.
- Le recours aux expositions apporta la preuve que le débat était principalement restreint à des explications d'ordre technique, au détriment notamment de la diffusion d'informations concernant les effets du projet sur les environs. Par exemple, les oppositions entre les informations techniques et les anecdotes ont été structurées par la description donnée du niveau d'acceptabilité des nuisances sonores. L'aéroport avait souvent recours au terme « contour de bruit » pour désigner les localités touchées par l'aménagement de la piste et pourtant l'école de Knutsford - située à l'extérieur de ce contour - est la seule école du Royaume-Uni à avoir reçu une autorisation exceptionnelle permettant d'interrompre les examens oraux du GCSE (Brevet des Collèges) dans le cas où ceux-ci seraient perturbés par le bruit des avions. Il peut y avoir évidemment différentes interprétations de ce qui constitue un niveau de nuisance sonore acceptable.
- Une absence de dialogue concernant les préférences implicites des communautés locales. L'Aéroport s'est appliqué à insister de façon explicite dans ses documents sur les bénéfices que l'extension des

services aériens apporterait aux riverains. Cependant, aucune tentative de dialogue avec les riverains ne fut engagée pour examiner de quelle manière ces changements amélioreraient réellement ou non leur qualité de vie.

- L'inflexibilité de l'Aéroport dans la plupart des domaines sauf dans les mesures dites de conciliation a eu pour effet d'intensifier la réticence de l'opinion public à l'égard de la proposition plutôt que de faciliter le dialogue concernant les désaccords entre partisans et opposants.

Le contraste entre cette situation et celle définie par BARNES (1999) lors de son analyse de la réussite d'un jury composé de citoyens ne peut pas être plus flagrant. Comme BARNES le fait remarquer (1999 : 70) : *« les méthodes de délibération offrent la possibilité d'identifier, d'engager et de comprendre les différences d'opinion et les points de désaccords et sont susceptibles d'être des indicateurs plus importants que de savoir si une décision de consensus est atteinte à la fin ou non. Ce fut la pensée des membres d'un jury de citoyens invités à réfléchir sur les critères d'évaluation. Ils ne perçurent pas la nécessité d'arriver à un accord mais considérèrent que la façon dont les points étaient traités au cours du procès était un élément important de réussite. Le jury en question se tenait à Belfast et ceci est susceptible d'avoir aidé ses membres à prendre conscience de l'importance qu'a un engagement positif en situation de plusieurs avis ».*

Il est donc évident que les procédures de participation du public mises en place par l'Aéroport de Manchester ne contribuèrent pas à améliorer un système qui aurait pu permettre « aux grands esprits » de se rencontrer et d'engager la connaissance promue par WEBLER (1995). On peut même dire des différentes étapes de l'EIE et de l'enquête publique qu'il s'agissait sans doute de positions de retranchement, étant donnée la nature plutôt conflictuelle du projet d'extension. Globalement, le sentiment général de frustration qui émergea lorsque la décision fut prise constitue la preuve que le procédé par lequel cette décision a été élaborée n'a pas contribué à construire son acceptation par les communautés riveraines.

6. CONCLUSION

Le processus suivi par l'EIE se présente comme une étape supplémentaire aux conditions d'aménagement déjà existantes. Il permet une évaluation plus systématique des impacts sociaux et environnementaux au moment précis où l'évaluation peut affecter le cours d'une décision d'aménagement. Ici, l'autorité compétente a pour rôle de s'assurer que le promoteur opère selon les exigences légales du système d'EIE. Dès lors, en ce qui concerne la participation du public, la capacité de l'autorité compétente à influencer les procédures est limitée puisque les conditions requises pour l'implication du public ne sont que rarement explicitées, mis à part celles concernant la publication et l'étude détaillée du rapport de l'EIE et la nécessité d'obtenir

des commentaires de la part de conseillers publics. Ainsi, une grande partie de l'engouement exprimé officiellement à l'égard de la participation ne conduit qu'à des conseils de mise en œuvre.

L'exemple fourni par l'EIE de la piste d'atterrissage numéro 2 de l'Aéroport de Manchester montre que les motivations qui se cachent derrière le désir officiel de participation n'encouragent pas un niveau de participation réelle, susceptible d'influencer fondamentalement la décision de projet. L'Aéroport de Manchester permit au public de participer uniquement dans le sens des avantages que cela pouvait lui apporter. A savoir, dans le but de préserver/accroître sa réputation (et celle des autorités locales de contrôle) et d'améliorer suffisamment le projet de façon à garantir son acceptation par les autorités responsables de l'aménagement. En d'autres termes, les motivations de l'entreprise du secteur marchand à l'égard de la participation du public semblent encourager une distribution des pouvoirs qui ne satisfait pas la demande et l'engouement du public.

En l'absence d'incitations extérieures, il serait vain d'attendre du promoteur qu'il s'engage en faveur de la participation du public. Il s'agit peut être de la raison pour laquelle les exercices participatifs menés lors de l'EIE ont rarement dépassé un niveau de participation supérieur à celui de la consultation, selon l'Échelle de Participation du Public d'ARNSTEIN (PETTS, 1999).

Pourtant, on constate parmi le public un réel désir d'une implication plus vigoureuse dans le processus décisionnel. Donc, si l'EIE a pour devoir de fournir des moyens efficaces à la démocratisation des processus décisionnels, notamment en matière d'aménagement et de transport, les autorités compétentes devront réellement promouvoir la participation du public, ce qui exige, en regard de nos résultats d'analyse, une modification des clauses légales de l'EIE ainsi qu'une aptitude des autorités compétentes à faire respecter et évaluer les clauses de participation du public. Malheureusement, s'il faut se fier à la Directive récente sur l'ESIE (Évaluation Stratégique des Impacts sur l'Environnement)³, l'UE ne semble pas consentir à suivre ces mesures même lorsque les projets d'aménagement sont du ressort d'une autorité publique. En conséquence, du moins en ce qui concerne l'EIE, il est peut-être plus acceptable pour les gouvernements d'encourager les initiatives des entreprises en faveur de la participation du public tout en exigeant en retour un compte-rendu de la part des promoteurs au sujet des implications environnementales de leurs activités. Cette responsabilisation inciterait les opérateurs à prendre des décisions appropriées et élargirait ainsi la nature des bénéfices

³ Récemment, le champ d'action de l'EIE s'est élargi et embrasse maintenant les plans, les politiques et les programmes. Cette nouvelle méthodologie est plus connue sous le nom de l'Évaluation Stratégique des Impacts sur l'Environnement (ESIE). Tout en reconnaissant qu'il s'agit d'un domaine important de l'aménagement, cette méthode cherche à améliorer la participation du public puisque celle-ci affecte l'EIE et sa motivation de départ, à savoir les principaux projets de construction, tels que les routes, les industries, etc.

liés à la participation du public dans l'EIE pour les promoteurs engagés : faire de l'image un facteur d'acceptabilité. Il est vrai que les mécanismes par lesquels il est possible de restituer par compte-rendu consistant à promouvoir des rapports collectifs sur l'environnement, à rendre viable une responsabilité collective plus large, ce qui renforcerait le lien entre concurrence et action environnementale, ainsi que la prise de conscience par les populations locales des implications environnementales des demandes d'aménagement.

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier Stéphanie GUILLET pour la traduction de cet article depuis l'anglais et Guillaume FABUREL pour ses conseils techniques et son soutien.

BIBLIOGRAPHIE

AÉROPORT DE MANCHESTER (1991) **Development Strategy to 2005: Draft for Public Consultation**. Manchester Airport plc.

AÉROPORT DE MANCHESTER (1994a) **Internal Note on Public Participation**. Manchester Airport plc.

AÉROPORT DE MANCHESTER (1994b) **Manchester Airport plc: Corporate Policy Appendices – Second Runway**. MA551, Manchester Airport plc.

AÉROPORT DE MANCHESTER, CONSEILLERS EN SCIENCES DE L'ENVIRONNEMENT, CONSEILLERS COBHAM RESOURCE (1993) **Manchester Airport Second Runway; Environmental Statement Text**. Manchester Airport plc.

ARNSTEIN S. R. (1969). A Ladder of Citizen Participation. *Journal of the American Institute of Planners*, Vol. 35, n° 4, pp. 216-224.

ASSOCIATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS AÉRIENS (2000) **Environmental Review 2000**. Montréal-Genève.

BARLOW J. (1995) **Public Participation in Urban Development: The European Experience**. Institut de Sciences Politiques, Londres.

BARNES M. (1999) Researching Public Participation. *Local Government Studies*, Vol. 25, n° 4, pp. 60-75.

BOTTEMLY J. Responsable de l'aménagement des sols à l'Aéroport de Manchester. Entretien le 3 Août 2000.

CCE (CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES) (1985) L'Évaluation des Effets sur l'Environnement de Certains Projets Publics et Privés (85/337/CCE). *Journal Officiel des Communautés Européennes*, N° L 175/40-48.

CCE (2001) Évaluation des Effets de Certains Projets et Planning sur l'Environnement (2001/42/EC). *Journal Officiel des Communautés Européennes*, N° L 197/30-37.

COFFEY M. (2000) **Public Participation and Environmental Impact assessment**. Université de Manchester (Mémoire de maîtrise non-publié).

EBISEMIJU F. S. (1993) Environmental Impact Assessment: Making It Work in Developing Countries. **Journal of Environmental Management**, Vol. 38, n° 4, pp. 247-273.

FARR B. (2000) Membre du Groupe d'Action Commune de l'Aéroport de Manchester. Entretien le 18 Août 2000.

GAZZARD J. (2000) Membre du Réseau pour l'Environnement de l'Aéroport de Manchester. Entretien le 11 Août 2000.

GLASSON J., THRIVEL R., CHADWICK N. (1999) **Introduction to Environmental Impact Assessment**. UCL Press.

HABERMAS J. (1984) **The Theory of Communicative Action: Volume I – Reason and the Rationalisation of Society**. Boston, Beacon Press.

HABERMAS J. (1987) **The Theory of Communicative action: Volume II – System and Lifeworld**. Boston, Beacon Press.

HOLLICK M. (1986) EIA: An International Evaluation. **Environmental Management**, Vol. 10, n° 2, pp. 157-178.

JOHANNES R. E. (1993) Integrating Traditional Ecological Knowledge and Management with Environmental Impact Assessment. In J. T. INGLIS (ed.) **Traditional Ecological Knowledge: Concept and Cases**. Centre International de Recherche pour l'Aménagement du Territoire, Ottawa, Canada.

LEU W. S., WILLIAMS W. P., BARK A. W. (1996) Development of an EIA Evaluation Model and its Application: Taiwan Case Study. **Environmental Impact Assessment Review**, Vol. 16, n° 2, pp. 115-133.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DES TRANSPORTS ET DES RÉGIONS (2000) **Environmental Impact Assessment: A Guide to Procedures**. Tonbridge, Editions Thomas Telford.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT (1989) **Environmental Assessment: A Guide to Procedures**. Londres, Editions HMSO.

MUIRHEAD G (1997) **Manchester Airport Second Runway: Decision Letter – 15 January 1997 Including Planning Conditions**. Manchester, Bureau du Gouvernement du Nord-Ouest.

NG Y.C., SHEAT W.R. (1997) Public Participation in Environmental Impact Assessment Proposals in the UK and Hong Kong: Who Should Participate? **Project Appraisal**, Vol. 12, n° 1, pp. 11-24.

PETTS J. (Ed) (1999) **Handbook of Environmental Impact Assessment; Volume 1. Environmental Impact Assessment: Process, Methods, and Potential**. Londres, Blackwell Science Ltd..

PETTS J. (2001) Evaluating the effectiveness of Deliberative Process: Waste Management Case-studies. **Journal of Environmental Planning and Management**, Vol. 44, n° 2, pp. 207-226.

RZESZOT U. A. (1999) Environmental Impact Assessment in Central and Eastern Europe. In J. PETTS (Ed.) **Handbook of Environmental Impact Assessment. Volume 2, Environmental Impact Assessment In Practice: Impact and Limitation**. Londres, Blackwell Science Ltd.

SANKOH O. A. (1996) Making Environmental Impact Assessment Convincible to Developing Countries. **Journal of Environmental Management**, Vol. 47, n° 2, pp. 185-189.

SHEAT W. R. (1997) The Environmental Impact Assessment Amendment Directive 97/11/EC-A Small Step Forward. **European Environmental Law Review**, Vol. 40, n° 6, pp. 235-243.

STEPHENSON D., BROOKE C.E., NIXON J.A. (1995) **Public Participation in EIA: A Review of Experiences in Europe and the UK**. Centre for Environmental Management and Planning, Aberdeen University.

THOMAS C. (2000) Chef du *Environmental Department*, Aéroport de Manchester (à l'époque de l'EIE). Entretien le 12 Juillet 2000.

TURNER T. (1988) The Legal Eagles. **The Amicus Journal**, Winter, pp. 25-37.

UE GD ENVIRONNEMENT (2003) **Amendement à la Directive 2001/42 sur l'Evaluation des Effets de Certains Plans et Programmes sur l'Environnement**. Disponible à (http://europa.eu.int/comm/environment/impel/sea_directive.htm).

WEBLER T. (1995) 'Right' Discourse in Citizen Participation: An Evaluation Yardstick. In O. RENN, T. WEBLER, P. WIEDEMAN (Eds) **Fairness and Competence in Citizen Participation: Evaluating Models for Environmental Discourse**. Londres, Kluwer Academic Publisher.

WOOD C. (1995) **Environmental Impact Assessment; A Comparative Review**. Longman Group.

WOOD C. (1999) Comparative Evaluation of Environmental Impact Assessment Systems. In J. PETTS (Ed) **Handbook of Environmental Impact Assessment. Volume 2, Environmental Impact Assessment In Practice: Impact And Limitation**. Londres, Blackwell Science Ltd..

WOOD G. (2000) Ten Years on: An Empirical Analysis of UK Environmental Statement Submission since the Implementation of Directive 85/337/EEC. **Journal of Environmental Planning and Management**, Vol. 43, n° 5, pp. 721-747.