

18TH MADRID 2009

INTERNATIONAL     
TRANSPORT RESEARCH SYMPOSIUM

Document de référence n° 2009-31

Novembre 2009

Les perspectives du transport interurbain de personnes Rapprocher les citoyens

SESSION 5 : UNE MOBILITÉ INTERURBAINE DURABLE

L'EES change-t-elle la donne ?

par

Maria R. Partidário

IST

PORTUGAL

Les points de vue exposés dans ce rapport sont ceux de son auteur et ne représentent pas nécessairement ceux de l'IST, Portugal, de l'OCDE ou du Forum International des Transports.

Comment l'EES peut-elle peser sur les décisions d'investissement dans les infrastructures

1. INTRODUCTION

L'évaluation environnementale stratégique (EES) traverse actuellement une période de turbulence. Mise en place initialement pour mieux intégrer les considérations d'environnement dans la prise de décision en matière de développement et combler les lacunes des EIE qui ne permettent pas de faire face à la complexité des cadres de décisions contextuels sur lesquels s'appuient les projets de développement, elle a été au fil du temps interprétée de multiples façons, qui se traduisent aujourd'hui par divers modèles et applications.

Les différences d'interprétation de l'EES que l'on trouve actuellement tiennent peut-être à trois aspects importants pour la présente réflexion : a) l'attitude politique vis-à-vis des différentes formes d'interférences environnementales dans les processus décisionnels ; b) l'émergence d'une culture de la prise de décision stratégique, qui de par sa signification et son positionnement dans les différents modèles de prise de décision, anticipe et se démarque de la culture de décisions axée sur les projets ; c) la rattachement de l'EES à différentes disciplines qui l'ont déclinée en fonction de leurs contextes professionnels.

Certains auteurs considèrent que cette diversité en dit long sur le potentiel de l'EES, et constitue l'un de ses principaux atouts qu'il faut encourager. Quelques-uns estiment toutefois que cette multiplicité détourne l'EES de son but principal qui est d'étendre l'EIE à tous les niveaux du processus décisionnel. D'autres encore pensent que cela fait partie des difficultés croissantes de l'EES et que les connaissances et expériences accumulées devraient la faire évoluer pour en faire un instrument mature, efficace et pleinement opérationnel dont les fonctions et les formes seront cohérentes et clairement définies.

L'auteur a étudié pendant de nombreuses années ces différentes interprétations de l'EES et montré qu'il ne s'agissait pas de réinventer l'EIE sous la forme d'une EES. La nécessité d'envisager l'EES dans une optique stratégique a été suggérée à plusieurs occasions (Partidário, 1999, 2000, 2005a et b, 2006, 2007, 2008). Cela signifie que l'EES ne doit pas être une EIE-bis donnant lieu à des études pour évaluer l'impact des politiques, des plans et des programmes. Au contraire, l'EES doit être le reflet d'une façon fondamentalement nouvelle d'appréhender les processus de développement stratégique, en instaurant une relation avec le processus décisionnel, dans une démarche originale et constructive, centrée sur les aspects stratégiques des décisions à prendre. Cette interprétation stratégique de l'EES est également défendue par plusieurs collègues (Kornov et Thissen, 2000 ; Wallington, 2002 ; Bina, 2003 ; Nootboom, 2006 ; Cherp *et al.*, 2007 ; Wallington, Bina et Thissen, 2007), chacun raisonnant dans le cadre de son savoir, et avec ses raisons, professionnels, et proposant des pistes pour appréhender l'EES selon différents modèles théoriques.

La présente réflexion étudie le rôle stratégique que peut jouer l'EES en faveur de processus décisionnels plus durables et respectueux de l'environnement et comment faire pour y parvenir. Elle passe en revue les conditions nécessaires pour assurer ce rôle et également les situations dans lesquels cela ne peut se faire, lorsque ces conditions sont absentes ou que toutes ne sont pas réunies. Le document présente un cas d'EES pour la prise de décision stratégique concernant l'emplacement du nouvel aéroport

international de Lisbonne, en étudiant comment l'EES a modifié les décisions d'aménagement d'infrastructures et les conditions qui ont fait que cela a été possible.

2. LE RÔLE DE L'EES EN FAVEUR DE PROCESSUS DÉCISIONNELS PLUS DURABLES ET RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

L'EES est un outil d'aide à la décision dont la mission était, à l'origine, d'intégrer les préoccupations environnementales et sociales en amont des processus décisionnels, de façon à améliorer le contexte décisionnel de l'action publique et de la planification aux fins de l'établissement des EIE des projets envisagés. Il apparaît clairement que le rôle de l'EES en faveur de processus décisionnels plus durables et respectueux de l'environnement a marqué la genèse de cet instrument. Mais ce rôle mobilisateur peut revêtir diverses formes, selon les priorités des sociétés, les cultures politiques et organisationnelles, les connaissances dont on dispose et les méthodes utilisées pour le promouvoir. D'où la diversité des interprétations de la façon dont l'EES doit exercer et remplir la mission qu'on attend d'elle.

Au fil des ans, plusieurs formes d'EES ont vu le jour, fondées pour la plupart sur les approches des EIE de projets, d'autres sur des systèmes de science de la décision et de prise de décisions ou encore sur des approches d'aménagement de l'espace (Dalal-Clayton et Sadler, 2005). Tous ceux qui connaissent bien les différentes approches et méthodes de prise de décisions et de planification appliquées dans le monde, n'auront aucun mal à comprendre que les EES se déclinent sous différentes formes selon les systèmes dans lesquels elles se situent.

La Directive européenne 2001/42/CE, dite communément Directive EES est souvent considérée comme l'approche standard de l'EES au plan mondial (sachant que la section de la loi chinoise sur l'EIE concernant l'EES du Plan rejoint également cette Directive qui a été l'un des premiers cadre juridique mis en place dans le monde), mais elle ne représente que l'une des interprétations possibles de l'EES. Elle apparaît, dans l'ensemble, comme une forme d'EES relativement limitée dès lors que l'on conçoit l'EES comme un instrument stratégique. La Directive européenne vise en priorité les plans et programmes « qui définissent le cadre dans lequel la mise en œuvre des projets (nécessitant une EIE) pourra être autorisée à l'avenir » (art.3, n.2, (a)), ce qui détermine une certaine culture décisionnelle face aux projets. Dans la pratique, la mise en œuvre des prescriptions de la Directive correspond pratiquement à une EIE élargie.

Les autres interprétations plus stratégiques de l'EES ont évolué vers une évaluation intervenant très en amont dans la conception et la mise en forme des stratégies. Cela implique de laisser les EES et les stratégies se façonner mutuellement, en travaillant sur la perception des problèmes et la configuration des mesures de façon à répondre aux problèmes en souplesse, l'EES aidant les décideurs et les planificateurs à formuler et peser les différentes options stratégiques, et à faciliter ensuite la prise de décision en choisissant et en appliquant les stratégies qui tiennent le mieux compte des priorités en matière d'environnement et de durabilité.

Si l'approche stratégique de l'EES permet d'étudier dans quelle mesure l'EES peut influencer sur les contextes décisionnels et la formulation des initiatives stratégiques, qu'il s'agisse de mesures, plans ou programmes, de nombreuses autres approches privilégient plutôt une attitude rationaliste constant à envisager l'EES comme une série standard d'activités, inspirée du processus d'EIE et centrée sur la préparation d'un report d'EES dont l'objectif ultime est d'informer et de valider une décision finale.

Le concept d'environnement n'est pas non plus étranger au développement d'autres types d'instruments qui peuvent entrer en concurrence avec l'EES. Le terme « environnement » étant souvent utilisé au sens étroit pour ne désigner que des réalités liées à la terre, l'étude d'impact intégrée (PNUE, 2005 et 2009) de même que les évaluations de l'impact sur la durabilité (Pope *et al.*, 2004 ; Gibson *et al.*, 2005) se sont développées en tant qu'instruments permettant d'établir un lien entre les systèmes sociaux, physico-écologiques et économiques. Les évaluations intégrées ou les études d'impact sur la durabilité sont toutefois utilisées à tous les niveaux, des projets jusqu'aux décisions publiques de tous ordres.

Les approches institutionnelles de l'EES gagnent également du terrain depuis peu (Ahmed et Sanchez-Triana, 2008) et s'inspirent très largement des principes et pratiques d'apprentissage institutionnels et organisationnels, pour répondre aux priorités de renforcement des capacités, les évaluations pouvant s'inscrire dans une logique de projet ou dans une logique plus stratégique.

Ce que l'on veut montrer ici, comme on l'a déjà fait à plusieurs occasions, est que, pour être efficace et répondre aux besoins de la prise de décisions, les EES doivent offrir une certaine souplesse et ne peuvent pas être réduites en une séquence d'activités standard comme dans les EIE. Le concept de cadre d'activité, qui permet d'assurer la souplesse, la diversité et l'adaptabilité de l'EES aux processus décisionnels, a déjà été proposé (Partidário, 2005b). L'EES peut aider les décideurs à repérer les options satisfaisantes en termes de durabilité, à examiner les risques des mesures stratégiques proposées et les possibilités qu'elles recèlent, tout en donnant des indications précoces sur les effets cumulés, synergiques et indirects et sur les impacts à grande échelle. Pour ce faire, l'EES doit toutefois comprendre la complexité des processus stratégiques et en tenir compte, et apporter des éléments d'appréciation pragmatiques au moment voulu.

Le rôle principal des EES est, semble-t-il, de plus en plus de faciliter la prise de décisions en y associant les principaux acteurs, en favorisant le dialogue pour une meilleure compréhension mutuelle et en inscrivant l'examen des options envisageables dans une perspective à long terme et à grande échelle. Compte tenu de la complexité de la prise de décisions stratégique, l'EES ne peut se réduire à une simple évaluation technique, et à ses implications pour les options proposées ; elle doit au contraire s'inscrire dans le contexte de la prise de décisions stratégique de façon à influencer la performance du processus décisionnel (Partidário, 2005a). L'EES n'entend pas contrôler les décisions, elle entend plutôt montrer les avantages d'une vision globale des questions environnementales pour un processus décisionnel durable.

3. DANS QUELLES CONDITIONS L'EES DEVIENT-IL UN OUTIL STRATÉGIQUE ?

Un modèle à vision stratégique a été proposé pour l'EES dans Partidário (2006). Ce modèle a ensuite été transformé en orientations pour l'EES, pour satisfaire aux prescriptions de la Directive européenne, et publié par l'Agence portugaise de l'environnement (Partidário, 2007a). Depuis, la méthodologie exposée dans ce document a été généralement suivie au Portugal, même si tous les principes et conditions de réussite énoncés n'ont pas été toujours respectés.

L'approche à vision stratégique est conçue comme un instrument axé sur la décision, qui suit la dynamique du processus décisionnel en se concentrant sur l'évaluation des processus stratégiques, plutôt que celle de plans ou de programmes. Elle a pour objectif d'intégrer les considérations environnementales dans un souci de durabilité, en faisant de l'**EES un outil stratégique au service des processus visant la durabilité**. Une EES axée sur la décision offre une grande souplesse et s'adapte aux divers processus décisionnels, chacun étant conçu comme un ensemble d'éléments clés qu'il convient de positionner de

façon stratégique pour permettre à l'EES de jouer son rôle d'aide à la décision et de produire une valeur ajoutée (Partidário, 2000).

Ce concept, et la méthodologie qui s'y rapporte, représente une approche originale par rapport aux pratiques classiques d'EES. Le modèle d'EES à vision stratégique (Partidário, 2008) fait intervenir plusieurs démarches, notamment :

- ✓ Mener une réflexion stratégique, plutôt qu'une réflexion au niveau d'un projet.
- ✓ Travailler sur les processus, pas sur les résultats.
- ✓ Assurer et favoriser l'engagement précoce et participation des collectivités à la planification ; utiliser et développer les compétences en matière de communication.
- ✓ Recourir au dialogue, à la persuasion et à la négociation, en tant que techniques, tout au long du processus.
- ✓ Se concentrer sur les objectifs à long terme et sur la stratégie qui permettra de les atteindre.
- ✓ Se situer dans une optique à long terme, mais prendre des mesures à court terme pour réaliser certaines priorités.
- ✓ Être stratégique mais pas descriptif -- utiliser des groupes thématiques (**Facteurs critiques pour la prise de décisions** (FCD)), et établir des diagnostics rapides et précis.
- ✓ Appliquer un système d'explication globale intégré -- les FCD sont des éléments solidaires.
- ✓ Adopter une vision large de la durabilité.
- ✓ Envisager l'évaluation de façon très ciblée et pragmatique.
- ✓ Plutôt que d'anticiper les impacts, contribuer à la réflexion sur les voies de la durabilité.
- ✓ Faciliter la prise de décisions – assurer la souplesse et la continuité du processus, suivre le cycle décisionnel.
- ✓ Changer la terminologie pour adopter une terminologie à vision stratégique.

Dans ce modèle, l'EES a pour but d'aider à comprendre un problème pour le traiter correctement, et à trouver des options durables, viables et respectueuses de l'environnement pour atteindre les objectifs visés. Elle s'appuie sur des processus décisionnels, la production de connaissances, des réseaux d'acteurs, une coopération intersectorielle et une bonne gouvernance. L'approche adoptée met en valeur trois principales fonctions de l'EES :

1. L'**intégration** des questions d'environnement et de durabilité dans les processus stratégiques ;
2. L'**évaluation** des risques et possibilités liés aux options stratégiques ;
3. La **validation** de l'évaluation des processus stratégiques et des résultats.

Elle propose en outre un cadre général pour mener à bien la mission stratégique :

- ✓ Établir un cadre de gouvernance institutionnelle et de participation, et reconnaître les différentes perspectives.
- ✓ Mettre en place un cadre stratégique de référence (CSR) -- travailler pour un avenir durable en visant des objectifs de développement et établir une évaluation de référence.
- ✓ Définir les facteurs critiques de décision (FCD) -- classement des priorités, définition des groupes thématiques (*clusters*) en fonction des principaux aspects stratégiques identifiés, des facteurs environnementaux pertinents (FE) et du cadre général fixé par le CSR.
- ✓ Analyser les tendances, et non les moments. Le contexte stratégique est défini d'après l'analyse des tendances. L'analyse doit être dynamique et non statique.
- ✓ Effectuer des études sectorielles pour analyser les FCD, et l'évaluation, pour apporter les informations nécessaires aux décideurs.
- ✓ Analyser les stratégies et évaluer les options stratégiques pour différents scénarios.

- ✓ Étudier les options réalistes qui pourraient permettre des choix et les classer par ordre de priorité en anticipant/évitant les risques et en passant en revue les opportunités offertes.
- ✓ Établir autant de notes, commentaires et courts rapports thématiques que nécessaire, en fonction des opportunités créées par les fenêtres de décision.
- ✓ Proposer des orientations pour ouvrir des pistes, éviter le modèle d'atténuation des effets environnementaux.
- ✓ Appuyer énergiquement le cycle de vie de la stratégie à toutes les étapes : conception, évaluation, suivi -- intégration dans le processus stratégique de prise de décisions.

Un nouveau lexique a été proposé pour l'EES dans (Partidário, 2007) pour renforcer l'orientation stratégique des études d'impact.

Tableau 1. **Nouveau lexique proposé pour inscrire l'EES dans une réflexion stratégique**

Terminologie utilisée dans le modèle à stratégique d'EES :	Terminologie classique
Facteurs critiques (<i>clusters</i>)	Balayage
Fenêtres de décision (dans le processus stratégique)	Phases de planification
Questions stratégiques Moteurs du changement Données contextuelles	Situation de référence
Options stratégiques	Alternatives
Opportunités et risques	Impacts
Orientations (planification, gestion)	Mesures d'atténuation

Donc que faut-il attendre de l'EES en tant qu'approche stratégique ? Quelles sont les conditions nécessaires à la réussite stratégique de l'EES?

Ce que l'on vient de montrer est que, pour mieux fonctionner au plan stratégique, l'EES doit assurer un ensemble de fonctions et revêtir une forme particulière. L'accent est mis sur le rôle stratégique de l'EES qui doit influencer sur la prise de décision en introduisant au cœur des décisions stratégiques une vision générale des problèmes environnementaux pour aider à identifier les voies de la durabilité. Cela signifie que les EES doivent envisager de façon stratégique pourquoi l'action est nécessaire, qui doit y participer, ce qu'il faut prendre en considération et quand influencer sur la prise de décisions.

4. QUAND L'EES DEVIENT INOCCUPÉE - EXPÉRIENCES NÉGATIVES AU NIVEAU DE LA GOUVERNANCE ET DES PROCESSUS DÉCISIONNELS

Pour apporter une aide à la décision, l'EES doit cibler les priorités et problèmes en jeu et apporter une valeur ajoutée. La prise de décisions doit voir en l'EES une alliée, une démarche dont elle peut tirer profit,

et pas uniquement une perte de temps. On a déjà évoqué le rôle de l'EES en faveur de l'intégration des considérations environnementales et sociales dans les processus décisionnels, en reconnaissant qu'il peut s'exercer de multiples façons. Trois types de démarches peuvent être identifiés :

L'approche marginale : l'EES devient un but en soi, en d'autres termes, l'EES est effectuée dans le cadre d'études de référence destinées à analyser et diagnostiquer des problèmes environnementaux et sociaux et à évaluer les effets de propositions, en suivant une série d'étapes données débouchant sur la rédaction d'un gros rapport officiel. Il s'agit en général de préparer des études destinées à donner la meilleure image possible de la situation et de contextualiser la décision en termes environnementaux et sociaux. Les résultats de telles EES ne présentent souvent guère d'intérêt pour la prise de décisions : certes un gros travail a été fait, demandant beaucoup d'efforts, de ressources et de temps, mais il n'a pas été ciblé sur les véritables questions pouvant intéresser la prise de décisions.

L'approche disciplinaire : l'EES sert essentiellement de mécanisme de contrôle de l'application de la législation en vigueur et des autres prescriptions applicables. Dans ce cas, les dispositions prévues par la législation constituent la feuille de route de l'EES. L'important est de répondre à chaque point de la législation, et il arrive même que certains adjectifs ou expressions utilisés dans la législation soient repris pour désigner officiellement l'un ou l'autre type d'EES. Par exemple au Royaume-Uni les « *Appropriate Assessments* » (évaluations appropriées) sont devenus un type d'EES en réponse aux dispositions de la Directive Habitats, uniquement parce qu'on y trouve l'expression "... fait l'objet d'une évaluation appropriée...", et que des orientations ont été publiées. On peut se demander s'il existe d'autres types d'EES qui ne seraient pas appropriées !

L'approche constructive : les aspects intéressant la prise de décisions deviennent les éléments centraux de l'EES dont le seul but est alors de faire évoluer les stratégies en cherchant à renforcer de façon constructive l'intégration des considérations environnementales et de durabilité. Il s'agit en l'occurrence de comprendre et d'analyser les besoins et priorités et d'élaborer une EES répondant spécifiquement aux besoins de la prise de décisions. L'EES doit dans ce cas être suffisamment informelle pour s'adapter à chaque cas. Elle doit être flexible, mobile, centrée sur les aspects qui apportent une valeur ajoutée au processus décisionnel et qui permettront de prendre des décisions plus écologiques et durables. L'EES cherche à identifier un petit nombre de thèmes déterminants pour la prise de décisions, passe en revue les différentes options stratégiques qui peuvent conduire, chacune à sa façon, sur la voie de la durabilité. Les conclusions de l'EES sont intégrées dans le processus décisionnel ; plusieurs résultats intermédiaires sont produits aux différentes étapes du cycle au moment où ils peuvent être utiles et influencer sur la prise de décisions.

Ces trois types de démarches ne sont pas que théoriques. Elles ont été définies à partir de l'expérience acquise en matière d'EES. Un examen systématique de la pratique des EES à travers le monde montrerait que les approches marginales et disciplinaires sont dans l'ensemble les plus répandues. L'approche constructive semble retenir l'attention depuis quelque temps, mais les exemples sont plus rares. On aura souvent tendance à combiner ces différentes approches, en particulier lorsque l'objectif est d'utiliser l'EES pour étayer la décision la plus solidement possible (c'est l'approche constructive), mais en même temps de se conformer aux prescriptions légales, notamment celles de la Directive européenne et du droit national qui en découle (on rejoint là l'approche disciplinaire).

Du fait que les approches marginale et disciplinaire sont les plus répandues, l'application de l'EES dans le cadre d'une approche constructive est souvent décevante. L'EES, en effet, est encore très souvent considérée comme une EIE mise en œuvre au niveau supérieur du processus décisionnel -- celui des politiques, plans et programmes --, avec toutes les contraintes et limites qui caractérisent la pratique des EIE depuis plus de 40 ans. L'EES va alors de plus en plus dans le sens des intentions des décideurs. Elle met surtout l'accent sur des descriptions de référence très détaillées et n'apporte guère d'éclairage analytique, et encore moins d'avis en bonne et due forme, de nature à appuyer le processus décisionnel.

Elle ne propose qu'une vue à court terme des effets et est centrée sur la production de rapports, et devient un processus « industriel » nécessaire pour obtenir des permis. Autant de caractéristiques qui vont à l'encontre de ce que l'EES devrait être. Les autres motifs de déception sont les suivants :

En ce qui concerne la gouvernance :

- la participation et la diversité de points de vue sont limitées -- les évaluations ont un caractère institutionnel ou suivent une orientation unique ; les institutions environnementales publiques y jouent souvent le rôle principal lorsque l'EES est prescrite par la loi.
- l'influence sur le processus de décision est limitée ; le processus de décision et le processus d'EES se déroulent de façon parallèle, sans point de convergence, d'où des tensions ; les effets bénéfiques pour l'environnement et la société s'en trouvent, en bout de ligne, limités.
- en Europe, le fait que les prescriptions légales soient centrées sur l'évaluation des effets, les mesures d'atténuation et la production d'un rapport environnemental détermine une forte similitude avec une EIE ; l'évaluation se trouve donc imprégnée de la culture de projet correspondante, ce qui en bout de ligne influence beaucoup les attentes des autorités quant à la structure et aux résultats détaillés de l'EES.

S'agissant du processus de décision :

- aux niveaux de la décision stratégique, l'EES est considérée comme le maillon faible du dispositif environnemental. Les politiques, plans et programmes seront mis en œuvre conformément aux intentions et objectifs initiaux, et le rapport environnemental ne servira que de « caution » permettant de se conformer aux prescriptions légales.
- les prescriptions légales relatives à la démonstration des effets concernant les mesures d'atténuation empêchent l'EES d'être plus constructive, novatrice et pleinement adaptée à la situation.
- l'expérience montre que l'EES est souvent centrée sur la production et la remise d'un rapport environnemental. Cela limite les possibilités de travailler sur plusieurs rapports plus brefs, dont l'objectif serait non pas de démontrer les impacts d'un projet, mais plutôt de recueillir de l'information décisionnelle utile pour pouvoir envisager des pistes stratégiques devant permettre d'éviter des problèmes à l'avenir. L'EES devrait appuyer la prise de décisions, et non la compliquer.

5. UN EXEMPLE QUI ILLUSTRE LA CAPACITÉ DE L'EES À PESER SUR LES DÉCISIONS

L'évolution du projet du nouvel aéroport international de Lisbonne donne un bon exemple de l'influence stratégique que l'EES peut exercer sur le processus décisionnel. Après 40 ans de multiples tentatives et de débats houleux sur les différents sites possibles, un choix a finalement été fait à cet égard. Mais les pouvoirs publics devaient par la suite revenir brusquement sur cette décision pour des considérations stratégiques concernant d'autres enjeux pertinents et à plus long terme qui n'avaient pas été jusque là prises en compte de façon systématique et transparente. Ainsi, une meilleure option, qui n'avait

jamais été envisagée auparavant, a été finalement trouvée et retenue pour des motifs politiques. L'EES a ainsi contribué à infléchir une décision prise au terme d'une quarantaine d'années de débats, et ce en moins d'un an.

L'aéroport de Lisbonne occupe son emplacement actuel (Lisbonne-Portela) depuis 1942. Construit à l'origine à la périphérie de la capitale portugaise, il s'est retrouvé cerné par l'expansion urbaine des décennies qui ont suivi. Sa relocalisation a été envisagée pour la première fois en 1969. On avait à l'époque recensé cinq sites possibles, tous situés sur la rive Sud du Tage. Une première étude, achevée en 1971, préconisait d'arrêter le choix sur une zone de plus de 6 500 ha située à une quarantaine de kilomètres au Sud de Lisbonne, à Rio Frio, où l'on envisageait de construire un aéroport à quatre pistes parallèles. La situation économique et politique du Portugal a toutefois évolué sensiblement dans les années 70, à la suite du premier choc pétrolier et de la transformation politique du pays. L'aéroport n'était plus une priorité nationale et tout le processus a été interrompu.

La question a refait surface en 1982 et une étude approfondie a été lancée pour analyser 12 sites possibles. L'étude a retenu un nouveau site plus adapté, situé à Ota, à 40 kilomètres au Nord de Lisbonne, sur la rive droite du Tage, en face de Rio Frio, qui avait été retenu auparavant. Là encore le processus a été ralenti pour des raisons politiques, mais il a été relancé en 1990 avec l'adhésion du Portugal à la Communauté Européenne.

Au cours des huit années qui ont suivi, plusieurs études ont été consacrées à ces deux sites, notamment pour en déterminer la faisabilité économique et opérationnelle. Enfin, en 1998-1999, les deux sites d'Ota et de Rio Frio ont fait l'objet d'études d'impact environnemental dans une optique axée strictement sur le projet. Là encore, c'est le site d'Ota qui a été retenu pour la construction du nouvel aéroport de Lisbonne, car il semblait répondre à la fois aux objectifs environnementaux et aux impératifs économiques. Les pouvoirs publics ont justifié leur décision par la sensibilité naturelle du site de Rio Frio, où le projet aurait impliqué la destruction de plus de 50 000 chênes-liège, une espèce protégée au Portugal, et par le fait que Rio Frio occupe un corridor écologique entre le Tage et le Sado.

Mais le dossier ne s'est pas clos pour autant. Un débat national s'est engagé sur les coûts élevés de la construction d'un aéroport sur le site d'Ota, en raison de problèmes environnementaux essentiellement liés à la complexité hydrologique et topographique du site. Dans le même temps, le développement touristique et urbain sur la rive Sud du fleuve pesait de plus en plus sur la sensibilité écologique de la région, qui avait été épargnée par le choix du site de Rio Frio auparavant. L'agglomération lisboïense, dans un rayon de 50 kilomètres, était en train de se transformer, ce qui n'a pas manqué d'aviver les préoccupations écologiques. Malgré le vaste débat, la décision a été maintenue et en 2005, le Gouvernement a pris la décision finale de construire l'aéroport à Ota. La conception détaillée du projet s'est poursuivie et l'EES a été entreprise.

Cependant, cette décision ne faisait pas l'unanimité, en particulier dans le secteur des entreprises. Ainsi, au cours du premier semestre 2007, alors que l'EES était à mi-parcours, une étude parrainée par la Confédération de l'industrie portugaise (CIP) (IDAD, 2007) a quadrillé la région avoisinante de Lisbonne dans un rayon de 50 kilomètres, pour y trouver des sites stratégiques possibles. Au lieu d'identifier d'abord les sites et de vérifier ensuite s'ils répondaient aux besoins, cette étude consistait à rechercher les meilleurs emplacements dans une optique stratégique, selon divers critères : correspondances internationales, développement régional de l'agglomération de Lisbonne, utilité pour le tourisme et le développement industriel, sensibilité écologique, caractéristiques physiques et infrastructures, population et mobilité.

L'objectif de l'étude de la CIP était de démontrer qu'il était possible de trouver de nouveaux sites, en s'appuyant sur les mêmes hypothèses, mais en utilisant de nouveaux outils technologiques et des données environnementales récentes, et non de déterminer si la décision prise auparavant était juste ou non

(Coutinho et Partidário, 2008). C'était la première fois qu'une telle enquête territoriale était menée. Avec l'aide du SIG, les auteurs de l'étude de la CIP ont ainsi trouvé un nouveau site -- Campo de Tiro de Alcochete (CTA), un champ de tir de l'armée qui n'avait jamais été envisagé dans les études antérieures. Le choix de ce site, qui s'appuie sur une recherche accélérée réalisée en trois mois, devait permettre d'éviter bon nombre des problèmes qui ont été relevés pour le site d'Ota, en particulier ceux qui sont liés à une charge économique plus importante et qui pourraient porter atteinte à la faisabilité à long terme du projet.

Une fois l'étude achevée, elle a été remise au Gouvernement et mise à la disposition du public sur l'Internet une semaine plus tard, dès que le Gouvernement a eu annoncé la suspension de sa décision antérieure. L'étude a été réalisée dans une stricte confidentialité (Coutinho et Partidário, 2008) pour éviter les fuites dans la presse et des pressions politiques supplémentaires. Mais une fois l'étude achevée, la transparence des résultats a été totale. Le rapport était centré sur les quelques facteurs sur lesquels reposait la décision antérieure. Il était rédigé dans un langage accessible et la méthodologie utilisée évitait les modèles complexes, pour s'appuyer sur des approches techniques simples, ce qui a favorisé une compréhension rapide des résultats de l'étude dans la population en général.

Une semaine après la remise du rapport de la CIP, le Ministre des Travaux Publics a annoncé au Parlement que la décision concernant le site d'Ota était suspendue et que ce site et celui de CTA feraient l'objet d'une étude comparative stratégique. Au cours du processus, des négociations ont eu lieu au niveau le plus élevé, auxquelles ont participé le Président de la République, le Premier Ministre et l'Armée de l'air portugaise. De nouveaux enjeux stratégiques sont ainsi venus s'ajouter à la table des négociations, et la décision antérieure a été remise en question par une nouvelle logique stratégique.

Le Gouvernement a chargé le Laboratoire national de génie civil (LNEC) d'élaborer une évaluation comparative stratégique des sites d'Ota et de CTA (Figure 1). Cette tâche a été confiée à une équipe composée de plus de 50 experts, dont près d'une quarantaine travaillait sous la coordination du Président du LNEC, avec un double mandat : d'une part, vérifier la faisabilité technique (du point de vue des caractéristiques physiques et de l'ingénierie) du site de CTA pour la construction d'un aéroport international, et d'autre part, effectuer une évaluation comparative des sites d'Ota et de CTA, sur la base d'objectifs stratégiques concernant le rôle de l'aéroport international dans le développement durable de la région de Lisbonne, et du Portugal au niveau mondial.

Le LNEC a adopté une méthode d'évaluation stratégique (LNEC, 2007) qui devait tenir compte des impératifs suivants : 1) le Gouvernement voulait des résultats dans un délai de six mois ; 2) on disposait d'une information détaillée sur les caractéristiques de conception du projet d'Ota, et sur l'emplacement proprement dit, mais pas sur l'autre site possible de CTA, ni d'aucune autre étude ; 3) l'intention du Gouvernement se bornait à recueillir l'information nécessaire pour étayer une décision sur le meilleur choix stratégique entre les deux sites possibles. L'étude devait fournir les raisons permettant de justifier la nécessité de revenir, ou non, sur la décision prise auparavant.

Le LNEC a retenu les services de l'auteur en qualité de consultant pour le pilotage méthodologique de l'étude. La méthodologie globale a été conçue pour fonctionner dans une optique stratégique et fournir des réponses à bref délai. Il n'était pas possible de consacrer beaucoup de temps aux études de référence. Nous disposions seulement de six mois pour formuler un avis à l'intention du Gouvernement. Nous avons alors adopté pour l'EES une approche très pragmatique et ciblée. À partir de la méthodologie d'EES à vision stratégique (Partidário, 2007a), nous avons construit un cadre d'évaluation s'articulant autour de sept facteurs critiques de décision (CFD) :

1. Sécurité de la navigation et du transport aériens.
2. Ressources naturelles et risques.

3. Conservation de la biodiversité et de la nature.
4. Accessibilité.
5. Aménagement de l'espace.
6. Compétitivité socio-économique.
7. Faisabilité financière.

La prise en compte de ces FCD reposait sur des critères d'évaluation et indicateurs environnementaux, sociaux et économiques spécifiques. L'étude comprenait également une analyse coûts-avantages dont certains indicateurs recoupaient ceux de l'EES, mais qui a finalement abouti à la conclusion que les deux sites étaient équivalents du point de vue économique. L'équipe s'est réunie à de nombreuses reprises, en plénière et en petits groupes thématiques, ce qui a favorisé une très bonne interaction et au final une assez bonne intégration des résultats.

Cette étude a finalement privilégié le site de CTA, qui présentait des avantages comparatifs par rapport à celui d'Ota. Cet avis a été adopté par le Gouvernement, qui a radicalement modifié sa position. La décision finale a été prise au cours du second semestre 2007.

Au cours des discussions qui ont suivi, le premier facteur critique -- la sécurité de la navigation et du transport aériens -- a été retenu comme le facteur déterminant dans la décision du Gouvernement, ce qui apparaissait plutôt paradoxal, étant donné que cet aspect faisait l'objet d'une des principales critiques visant le site d'Ota, mais il n'avait jamais été pris en compte ou intégré au processus décisionnel auparavant !

Comment alors l'EES a-t-elle pesé sur ce processus ? Comment a-t-elle changé la donne ?

Premièrement, l'ensemble de l'évaluation a été ramené à quelques facteurs clés de décision, et il a été très clairement indiqué aux experts de cibler leur réflexion et de s'en tenir aux aspects essentiels, nécessaires pour procéder à l'évaluation comparative. L'ensemble de l'évaluation reposait sur sept facteurs critiques de décision. Les résultats ont été présentés selon ce cadre, qui était très facile à appréhender et à diffuser.

Deuxièmement, le point d'intervention de l'EES n'était pas sans importance. L'initiative prise par la CIP de chercher un meilleur emplacement et qui a permis d'identifier un nouveau site possible -- CTA -- pour la construction d'un aéroport, a créé la possibilité politique d'utiliser l'EES dans une optique stratégique. Les résultats de l'étude sur le site de CTA ont laissé entrevoir au Gouvernement une issue possible au conflit qui l'opposait à l'opinion publique et qui le soumettait à une pression considérable.

Troisièmement, les résultats des études de la CIP et du LNEC aboutissaient à une conclusion analogue, alors que les deux études et institutions étaient totalement indépendantes les unes des autres. En effet, la CIP est une ONG privée, qui représente les intérêts de longue date du secteur privé, tandis que le LNEC, de son côté, est une institution de recherche publique qui a reçu du Gouvernement le mandat de réaliser des évaluations techniques robustes. Aucune pression ou influence n'a été exercée sur l'étude du LNEC pour qu'elle rejoigne les résultats de celle de la CIP. Bien au contraire, les médias et les autres composantes de la société civile n'ont pas été avares de commentaires spéculatifs dans un sens comme dans l'autre : ou bien l'étude du LNEC cherchait à rejoindre les résultats de celle de la CIP, ou bien elle visait à justifier les décisions antérieures du Gouvernement.

Quatrièmement, l'EES a été réalisée dans une optique de développement durable. Tous les aspects, physiques et écologiques, sociaux et culturels, ainsi qu'économiques, institutionnels et politiques ont été rassemblés dans le but de concilier les différents intérêts dans la mesure du possible. Des lignes directrices ont été élaborées pour guider la suite de la démarche. Bon nombre des principes d'évaluation de l'impact

sur l'environnement ont été respectés (IAIA, 1999) : transparence, rigueur scientifique, systématique, utilité, praticité. Les critères de bonne pratique en matière d'EES (IAIA, 2002) ont également été respectés : intégration, recherche de la durabilité, ciblage et transparence.

L'approche méthodologique reposait sur les prémices suivantes :

1. L'objet de l'évaluation était clairement défini : ce n'était pas l'infrastructure aéroportuaire qui devait être évaluée, mais son emplacement stratégique eu égard au développement national et régional global.
2. L'évaluation devait être menée de manière pragmatique et s'articuler sur les sept facteurs critiques de décision mentionnés. L'équipe a été incitée à s'abstenir de dissenter longuement sur ses domaines de compétence, mais à concentrer plutôt ses efforts sur les indicateurs explicatifs qui pourraient révéler les aspects critiques. Elle a également été invitée à présenter des données disponibles aussi robustes que possible, dans les délais prescrits.
3. Une place très importante a été faite à l'interdisciplinarité au sein de l'équipe. Les travaux de chaque groupe ont été suivis attentivement. Les échanges entre eux ont été fréquents.
4. On a veillé de plusieurs façons à conserver une optique à long terme, notamment en élaborant des scénarios, qui ont joué à cet égard un rôle très important. Ils ont déterminé les débats stratégiques qui ont influé sur de nombreux choix faits tout au long du processus en ce qui concerne l'objectif et la plausibilité de l'aéroport.
5. Des lignes directrices ont été élaborées pour orienter les actions futures, plutôt que des mesures d'atténuation, qui laisseraient supposer qu'il n'y aurait pas d'autres possibilités que de mettre en œuvre des mesures supplémentaires afin de limiter au minimum les effets inévitables, physiques ou politiques.
6. Bien que volumineux (près d'un millier de pages au total) et faisant appel à des méthodes complexes (à l'égard de nombreux thèmes différents dont le traitement nécessitait un recours à la modélisation et à des calculs poussés), le rapport final se présentait sous une forme simple et de compréhension facile. Les conclusions finales, présentées au regard des sept facteurs critiques de décision, étaient très faciles à appréhender pour les pouvoirs publics et à diffuser auprès de la population en général pour que celle-ci accepte la volte-face du Gouvernement.
7. Les experts ont attribué au cours de l'évaluation différents coefficients de pondération aux indicateurs utilisés, mais le coefficient était le même pour les facteurs de décision. Cela a suscité dans l'opinion certaines critiques à l'annonce des résultats : le secteur des entreprises voulait que l'on accorde plus d'importance à la compétitivité économique, les ONG environnementales à la biodiversité, et les municipalités à l'aménagement du territoire. Il était donc judicieux de ne pas faire de différence de pondération, car il aurait alors été impossible de répondre à toutes ces préoccupations.

Ce projet a été effectivement une occasion politique d'utiliser l'EES et d'en démontrer l'utilité dans le processus de décision stratégique. Le Gouvernement a ainsi obtenu, à l'expiration de la période de six mois impartie, un avis clair qui lui a permis de justifier facilement son changement de décision. Même le Premier Ministre a évoqué les facteurs critiques de décision dans son discours :

Commentant la décision... relative au site du *Champ de tir d'Alcochete* (CTA), le **Premier Ministre a expliqué aujourd'hui** qu'elle s'appuyait sur « **quatre des sept facteurs critiques de décision** » retenus dans le rapport du LNEC : sécurité, efficacité et capacité de transport aérien ; durabilité des ressources naturelles ; compatibilité du développement économique et évaluation financière. Il a souligné que « **le rapport était très clair** » et que ses conclusions indiquaient que les deux sites étaient à la fois viables et durables, mais que **le choix** du CTA était privilégié par le Gouvernement pour des raisons de sécurité et d'exploitation... c'est en outre un site qui est sûr du point de vue environnemental »
(Público, 10.01.2008 - <http://economia.publico.clix.pt/noticia.aspx?id=1316214>)

Mais cette démarche ne va bien sûr pas sans inconvénients. Bien qu'elle ait pu déboucher sur des conclusions intégrées et assez robustes, elle comportait des volets qui se situaient à diverses échelles et embrassait un large éventail de perspectives possibles. Elle comprenait des études à vocation stratégique ainsi que des études ciblées sur les sites proprement dits, ce qui a brouillé quelque peu la différence entre horizons à long terme et à court terme, et entre les différentes échelles, d'où une grande confusion eu égard aux résultats attendus, étant donné que certains aspects de l'étude penchaient davantage vers une analyse de type EIE. Par ailleurs, l'étude n'a peut-être pas suffisamment pris en compte certains aspects qui nécessitaient une perspective plus large, tandis qu'elle contenait dans le même temps une information trop abondante sur des aspects détaillés qui n'étaient pas essentiels.

Autre problème, la diversité d'échelles et la surabondance de détails ont engendré des attentes divergentes et des malentendus entre le public et les institutions quant à l'échelle et à la portée réelle de l'analyse. La pression créée par les médias a exacerbé les réactions de l'opinion et a été à l'origine de plusieurs attentes, scénarios et fausses alertes qui ont vicié la perception de la robustesse de l'étude et de la légitimité de ses conclusions. On a finalement commencé à croire qu'il s'agissait davantage d'une construction sociale et politique et d'une diversion orchestrée par le Gouvernement, ce qui est tout à fait absurde, surtout quand on se souvient des réticences initiales de ce dernier à accepter un nouveau site aéroportuaire.

L'ensemble du processus décisionnel a été affaibli par les tensions suscitées au fil du temps, en particulier au cours des 10 à 20 dernières années. Il est ainsi devenu nécessaire d'élaborer des études complexes en peu de temps, ce qui a également généré des tensions au sein des équipes. En raison de la sensibilité exacerbée du dossier, la confidentialité de l'étude a dû être encore plus rigoureusement protégée, ce qui n'a guère favorisé l'adhésion du public et des institutions au cours du processus.

Malgré tout, une fois passée la première onde de choc consécutive au changement soudain de décision, le public semble en général accepter le nouveau choix. Certes, les municipalités faisant partie de la zone d'influence d'Ota ont exprimé leur mécontentement, tout comme d'autres groupes de la société, tels les environnementalistes, qui ne voulaient de toute façon pas l'aéroport. Mais, malgré le débat houleux que ce projet a suscité, la majorité de la population, à en juger par les résultats des consultations menées auprès d'elle, estime que le nouveau site est mieux adapté, notamment du point de vue de la sécurité, qui est l'un des facteurs critiques pris en compte dans l'étude. Comme on pouvait s'y attendre et comme nous l'avons vu ici, c'est également la sécurité que le Ministère des Travaux Publics a retenue comme principal argument pour justifier la décision du Gouvernement.

6. CONCLUSIONS

La question à laquelle j'ai été invitée à répondre dans le présent document était la suivante : est-ce que l'EES change la donne ? Ma réponse est simple : oui, c'est possible ! Mais pour cela, l'EES doit éviter les travers de l'EIE : les multiples difficultés qu'elle pose, le gaspillage de temps et de ressources qu'elle occasionne, son manque d'efficacité, caractéristiques d'une usine à gaz imposée par des institutions environnementales intransigeantes. Pour que l'EES puisse changer la donne, elle doit rompre avec la pratique de l'EIE et devenir un outil stratégique à part entière destiné à faciliter le processus de décision.

Comme cela a été préconisé ici et en d'autres occasions, l'EES doit être un instrument réclamé par les décideurs. Il faut trouver le moyen de l'intégrer au cœur du processus de décision de façon qu'elle y apporte une contribution utile et pratique, efficace et rentable.

La place de l'EES dans le projet du nouvel aéroport international de Lisbonne illustre très bien l'utilité des approches stratégiques en matière d'évaluation environnementale. Elle a effectivement changé la donne. Et voici pourquoi :

1. L'EES a été très précisément ciblée sur la décision qui devait être prise. Cette décision qui a été soumise à l'EES ne consistait pas à déterminer s'il était justifié ou non de construire un nouvel aéroport, mais plutôt à trouver le bon emplacement et comment procéder. De nombreuses critiques ont été adressées à cette EES, notamment de la part des ONG environnementales, au motif qu'elle ne remettait pas en question la nécessité de l'aéroport. Mais il convient ici de préciser deux choses. D'abord, la décision consistait à déterminer le meilleur site stratégique pour l'aéroport, et non la nécessité de ce dernier. Ensuite, une partie des arguments invoqués dans le débat stratégique sur l'emplacement le plus plausible, ainsi que de nombreuses consultations menées auprès des parties prenantes, ont démontré que le nouvel aéroport était effectivement nécessaire.

2. L'EES a été très précisément centrée sur les facteurs critiques susceptibles d'influer sur le processus de décision. Sept facteurs critiques de décision ont été recensés, et reconnus comme importants par les décideurs et les autres parties prenantes, ce qui a permis d'élaborer des études beaucoup plus structurées qui ont contribué à l'EES. Les résultats ont été clairs et sont allés à l'essentiel. Nous ne disposions que de six mois pour réaliser l'étude et nous ne pouvions nous permettre de consacrer du temps à des questions marginales. L'essentiel de la documentation recueillie a été regroupé dans des annexes et la substance de l'évaluation a été concentrée dans le corps du rapport. Il a été ainsi plus facile pour les décideurs de justifier leur décision.

3. La méthodologie adoptée pour la recherche d'un site, qui a été élaborée dans le cadre de l'étude de la CIP, a consisté en un quadrillage stratégique du territoire entourant Lisbonne dans un rayon de 50 kilomètres. Plusieurs critères ont été retenus au cours de cette première étape, notamment économiques, infrastructurels, sociaux et écologiques, combinant plusieurs facteurs pertinents pour l'action publique et caractéristiques physiques. Cela ne s'était encore jamais fait.

4. Enfin, autre raison qui explique la réussite du processus, les résultats de l'EES répondaient aux préoccupations du grand public ainsi qu'à bon nombre des questions qui avaient été soulevées au fil des années. Ces préoccupations étaient très exactement liées aux facteurs critiques de décision qui ont été retenus. Certes, l'EES n'a pas permis de résoudre tous les problèmes, et les opinions continuent de diverger même quant à la nécessité d'un nouvel aéroport. Mais les tensions se sont sensiblement atténuées et si ce n'était de la crise économique mondiale, on pourrait dire que la décision prise est maintenant généralement bien acceptée.

La robustesse des conclusions des études stratégiques, auxquelles ont été associées les parties prenantes, a permis à la fois de produire des preuves à l'appui de la décision et de favoriser l'adhésion de la société. Mais surtout, le succès de l'EES dépend de la mise en place de mécanismes de communication plus proches des responsables politiques, qui s'intéressent relativement peu aux aspects analytiques et technocratiques de l'évaluation environnementale. C'est en ajustant le discours et en émettant les bons messages sur une courte période, de façon très précise et cohérente, que l'on pourra intégrer davantage l'EES au cœur du processus décisionnel.

RÉFÉRENCES

- Ahmed, K. et Sánchez-Triana, E. (Eds). 2008. *Strategic environmental assessment for policies: an instrument for good governance*. Banque Mondiale.
- Bina, O 2007 A critical review of the dominant lines of argumentation on the need for strategic environmental assessment. *Environmental Impact Assessment Review*, 27, 585–606.
- Cherp, A.; Watt, A. et Vinichenko, V. 2007. SEA and strategy formation theories – from three Ps to five Ps. *Environmental Impact Assessment Review* 27 (2007) 624–644.
- Coutinho, M. et Partidário, M.R. 2008 The new Lisbon international airport: the history of a decision-making process, Proceedings of the 28th Annual Conference of the International Association for Impact Assessment, Perth.
- Dalal Clayton D. B. et Sadler B. 1998. *Strategic Environmental Assessment and Developing Countries*, IIED, Londres.
- Gibson, R. B., Hassan, S., Holtz, S., Tansey, J. et Whitelaw, G. (2005) *Sustainability Assessment: Criteria, Processes and Applications*, 240pp, Earthscan Publications, Londres.
- IAIA (International Association for Impact Assessment) 2002 *SEA performance criteria*, Special Publication Series no.1 (www.iaia.org).
- IAIA et IEA (Institute of Environmental Assessment) 1999 *Principles of Environmental Impact Assessment Best Practice* (www.iaia.org).
- IDAD 2007 *Localizações Alternativas para o Novo Aeroporto de Lisboa*, EEP 04.07-07/17, Aveiro,.
- Kørnø, L. And Thissen, W.A.H., 2000. Rationality in decision – and policy-making: implications for strategic environmental assessment, *Impact Assessment and Project Appraisal*, vol.18, n°3. Beech Tree Publishing, Royaume-Uni, 191-200.
- LNEC, 2007: *Avaliação Ambiental Estratégica do Estudo para Análise Técnica Comparada das Alternativas de Localização do Novo Aeroporto de Lisboa na Zona da Ota e na zona do Campo de Tiro de Alcochete – Relatório Ambiental*, LNEC, Lisbonne.
- Nooteboom, S.. 2006. *Adaptive networks. The governance for sustainable development*. Université Erasmus de Rotterdam / DHV.
- Partidário, M.R., 1999, Strategic Environmental Assessment - principles and potential, ch 4, in Petts, Judith (Ed.), *Handbook on Environmental Impact Assessment*, Blackwell, Londres: 60-73.
- Partidário, M.R., 2000. Elements of Strategic Environmental Assessment, *Environmental Impact Assessment Review*, 20 (2000): 647-663.

- Partidário, M.R., 2001. What makes an SEA an SEA?. *21st Annual Conference of the International Association for Impact Assessment*, Cartagena, Colombie.
- Partidário, M.R., 2004. Designing SEA to fit decision-making. *24th Annual Conference of the International Association for Impact Assessment*, Vancouver, Canada.
- Partidário, M R 2005a Future challenges of strategic environmental assessment. *III Congreso Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental*, Pamplona: Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental.
- Partidário, M R 2005b The contribution of strategic impact assessment to planning evaluation. In *Accounting for Non-market Values in Planning Evaluation*, eds. D Miller and D Patassini, ch. 9, pp. 153–164. Aldershot: Ashgate Publishing.
- Partidário, M.R., 2006. Metodologia de base estratégica para AAE – uma proposta, *Proceedings of the National Conference on Impact Assessment*. APAI, 18-20 octobre.
- Partidário, M.R. 2007. Scales and associated data – what is enough for SEA needs?, *Environmental Impact Assessment Review*, 27: 460-478.
- Partidário, M.R. 2007a: *Strategic Environmental Assessment Good Practice Guidance – methodological guidance*. Agência Portuguesa do Ambiente. Lisbonne (http://www.iambiente.pt/portal/page?_pageid=73,426033&_dad=portal&_schema=PORTAL¬_c_qry=boui=15473913).
- Partidário, M.R. 2008. Strategic-based model for SEA based on Critical Factors for Decision Making (CFD). *Proceedings of the 28th Annual Conference of the International Association for Impact Assessment*, Perth.
- PNUE, 2005. *Integrated Assessment and Planning for Sustainable Development: Key features, steps, and tools*. PNUE/SEC, Genève.
- PNUE 2009 *Integrated Assessment: Guidance for mainstreaming sustainability into policymaking*. PNUE.
- Pope, J., Annandale, D. et Morrison-Saunders, A. (2004) Conceptualising sustainability assessment, *Environmental Impact Assessment Review*, 24: 595-616.
- Wallington, T., 2002. *Civic Environmental Pragmatism – a dialogical framework for Strategic Environmental Assessment*, PhD Thesis. Murdoch University, Murdoch, Australie.
- Wallington, T., Bina, O. et Thissen, W. 2007. Theorising strategic environmental assessment: Fresh perspectives and future challenges. *Environmental Impact Assessment Review* 27 (2007) 569–584.