

Coûts cachés, évaluations trompeuses et fausses solutions LCA et Grands Développements inutiles

Sergio Ulgiati

Département des Sciences de l'Environnement

Université Parthénope de Naples

Les coûts cachés de l'environnement, de l'énergie et des coûts sociaux du mode de transport à grande vitesse ainsi que de tout autre développement ont été clairement soulignés par la communauté scientifique, mettant en lumière des évaluations trompeuses qui ne prennent en considération que les coûts directs énergétiques d'exploitation en ignorant tous les coûts indirects, catégories d'impact en amont et en aval au cours du cycle de vie complet d'un développement donné.

Faire abstraction ou ne pas considérer correctement la comptabilisation des coûts indirects rend toute évaluation non fiable et ouvre réellement la voie à des "solutions" qui sont bien pires que le problème qu'on doit résoudre.

Les produits technologiques (véhicules, téléphones cellulaires, téléviseurs), les modes de transport et de radiodiffusion (trains à grande vitesse, ponts, routes, réseaux de diffusion), la conversion d'énergie et les processus de transport (centrales électriques, sites de stockage de gaz, dépôt des déchets radioactifs, les lignes électriques et les gazoducs) affectent l'environnement et la vie des sociétés de plusieurs façons (économique, esthétique, impacts et risques sur l'environnement, épuisement des ressources) à l'échelle locale et mondiale. Il est obligatoire de comprendre si les coûts environnementaux, énergétiques et sociaux sont acceptables par rapport aux avantages, et aussi « qui bénéficie des avantages » par rapport à « qui paie les frais ».

Ciment, acier, cuivre, verre, matières plastiques, combustible et électricité utilisés en grande quantité pour construire un véhicule, un bâtiment, un pont, une centrale électrique, une voie ferrée ou un aéroport, nécessitent une longue chaîne d'approvisionnement, de la mine et des dépôts souterrains à la raffinerie, la fabrication, l'utilisation, le démantèlement définitif et l'élimination ou le recyclage. Le processus de chaque étape (l'extraction, le transport, la fonte, etc.) nécessitent des ressources d'entrée et des émissions de sortie. En conséquence, le nombre d'impacts est innombrable et s'étend de la libération locale de déchets aériens, liquides ou solides à des impacts très éloignés dans les sites d'extraction et de conversion. Ce n'est pas juste une question d'aspects physiques et chimiques: des perturbations sociales, esthétiques et écologiques sont générées à toutes les échelles quand les ressources sont détournées de populations locales vers les pays à pouvoir d'achat élevé; quand les paysages et leur beauté immaculée sont irréversiblement altérés; lorsque la biodiversité diminue en raison du changement de l'utilisation des terres et de la dégradation des sols et des sources d'eau.

L'évaluation du cycle de vie - Life Cycle Assessment (basé sur les normes internationales acceptées de gestion environnementale, 2006a ISO, ISO, 2006b, ILCD 2010) est un outil puissant pour évaluer la charge environnementale et sociale générée par un développement, en permettant ainsi une analyse coûts – bénéfices fondée, non seulement à l'échelle locale du processus ou activités de l'entreprise, mais aussi à l'échelle plus large des pays et des sociétés lointains. En faisant ainsi, les coûts cachés sont divulgués et rendus apparents à ceux qui bénéficient des avantages et à ceux qui paient les factures. Les communautés locales qui sont prêtes à « vérifier la facture » ne défendent pas (ou pas seulement) leur arrière-cour (étant ainsi accusés de syndrome NIMBY), mais ils défendent aussi les droits et les modes de vie des populations éloignées et des espèces, affectées par des développements dont ils ne jouiront jamais, qu'ils ne verront jamais ou qui peuvent finalement s'avérer complètement inutiles.

Il est donc urgent et impératif que des ECV-LCA complètes du mode ferroviaire à grande vitesse ainsi que tout autre développement réalisé, soient faites préliminairement en invitant des groupes d'experts ECV-LCA bien connus qui écrivent des rapports détaillés et transparents dans les plus brefs délais.

Quand une quantité majeure d'informations fiables est disponible, le processus habituel de haut en bas de prise de décision doit être converti en une procédure participative qui implique tous les acteurs et les communautés touchées. En particulier, la notion même de « faisabilité » doit être convertie en « faisabilité technique et économique » dans un cadre plus complexe qui comprend les aspects de la science, « post-normale », à savoir le passage de la communauté des experts à une "communauté de pairs élargie" composé de tous ceux touchés par un problème qui sont prêts à entrer en dialogue.

Ils apportent leurs « faits étendus », qui comprendront des connaissances locales et des matériaux qui ne sont généralement pas comptabilisés dans les rapports officiels scientifiques.

Références

ILCD, 2010. L'International Life Cycle Data System Reference. ILCD Manuel: Guide général pour l'évaluation du cycle de vie: des conseils détaillés. Centre commun de recherche-Institut de l'Environnement et de la durabilité, la Commission européenne. Commission européenne, Ispra, Italie. Téléchargé 414 pp à partir de: <http://ict.jrc.ec.europa.eu/pdf-directory/ILCD-Handbook-General-guide-for-LCA-DETAIL-online-12March2010.pdf>

ISO, 2006a. Management environnemental - Analyse du cycle de vie - Principes et cadre. Norme ISO 14040: 2006 (Organisation internationale de normalisation). Genève, Suisse. <http://www.iso.org/>

ISO, 2006b. Management environnemental - Analyse du cycle de vie - Exigences et lignes directrices. Norme ISO 14044: 2006 (Organisation internationale de normalisation). Genève, Suisse. <http://www.iso.org/>