



HAL
open science

Les infrastructures, alliées de la transition ?

Laurent Terral

► **To cite this version:**

Laurent Terral. Les infrastructures, alliées de la transition ?. Attitudes transition, une écologie locales en pratique, Edition Parenthèses, 2023, Territoires en projet, 978-2-86364-397-6. hal-04480430

HAL Id: hal-04480430

<https://hal.science/hal-04480430v1>

Submitted on 27 Feb 2024

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.

Laurent Terral est géographe et chercheur à l'université Gustave Eiffel au sein du Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT). Ses recherches portent principalement sur les facteurs et les enjeux de développement territorial, l'analyse des ressources territoriales, dans le contexte des pays développés. Plus récemment, ses travaux l'ont amené à s'intéresser à l'évolution des interactions entre les infrastructures aéroportuaires et leur territoire et aux problématiques plus spécifiques posées par ce type d'équipement.

Les infrastructures, alliées de la transition ?

Laurent Terral, Laboratoire Ville Mobilités Transport

Vouloir amplifier la transition écologique avec les territoires en prenant comme entrée l'insertion des grandes infrastructures notamment de transport a de quoi alimenter la controverse. En même temps, la question a le mérite de révéler une problématique bien réelle à laquelle nombre de territoires sont aujourd'hui confrontés, à savoir la coordination simultanée des actions en faveur du développement et de l'attractivité des territoires sans compromettre leur avancée vers une plus grande sobriété énergétique et foncière.

Les premiers mots qui viennent à l'esprit pour qualifier l'arrivée d'un nouveau linéaire d'autoroute dans un territoire ou bien la présence d'un aéroport dans l'aire d'une métropole n'appartiennent généralement pas au champ lexical de la transition écologique. En effet, qui dit nouvelle autoroute dit artificialisation, imperméabilisation des sols ainsi qu'impact sur les continuités écologiques, d'une part, et amélioration des vitesses de déplacement, hausse des trafics et allongement des distances parcourues, d'autre part. De la même façon, qui dit « aéroport » dit augmentation du trafic aérien, des déplacements de longue distance et des difficultés de circulation et de stationnement aux abords des grandes plateformes. Ce type d'infrastructure présente bien le profil d'équipement destiné à accroître les flux. Rien donc, *a priori*, qui ne fasse penser à un quelconque pas en avant pour atteindre l'objectif de neutralité carbone (à horizon 2050)¹.

Développer les territoires et préserver leur environnement : un antagonisme à dépasser

Parmi les lauréats de la session 2019-2021 de l'Atelier des territoires, deux sites en particulier sont très directement confrontés au défi d'intégrer dans leur projet territorial une infrastructure. Dans l'Allier, la stratégie à déployer est tout entière adossée à l'arrivée de la future A79 qui se substitue à un segment de la route Centre-Europe Atlantique (RCEA), déjà réputée pour son trafic poids lourds important. Dans le sud-ouest nantais, l'objectif est d'inventer un nouveau futur à des territoires gravitant autour d'une infrastructure déjà présente – un aéroport traitant 7,2 millions de passagers avant la crise sanitaire – et d'un espace naturel protégé, le lac de Grand Lieu. Comment ne pas tomber dans le piège du dialogue stérile qui conduirait à systématiquement opposer l'infrastructure et son trafic à l'objectif d'amplification de la transition écologique ?

Dans ce contexte, dépasser la controverse tient alors à une question d'équilibre, complexe à trouver pour les territoires, entre deux injonctions : « se développer » et « préserver l'environnement ». L'idée de développement est, et sera toujours, dans l'ADN des politiques

¹ Les transports pèsent dans la consommation d'énergie finale en France à hauteur de 33 % et leur dépendance aux énergies fossiles est supérieure à 91%. Voir Jérémie Almosni, « Décarboner les mobilités par temps de crise », *Urbanisme*, n°419, 2021. Les derniers chiffres disponibles montrent d'ailleurs que le secteur des transports a pris un sérieux retard sur les objectifs fixés par les politiques nationales.

publiques territoriales et la présence d'un grand équipement de transport, quel qu'il soit, ne fait généralement qu'accentuer les attentes en la matière. L'infrastructure est perçue comme une ressource additionnelle pour le territoire, malgré l'invitation à la prudence des études sur le sujet². Si « développer » est un réflexe des politiques publiques locales, « préserver l'environnement et penser la transition écologique » aspire encore à le devenir, entre obligations juridiques et convictions individuelles.

Pour cela, il serait utile de faire évoluer la vision parfois orthogonale que les acteurs peuvent avoir de ces deux niveaux d'engagement. La réussite de l'un ne compromet pas nécessairement celle de l'autre. Plus puissant encore serait de montrer que l'un et l'autre se soutiennent mutuellement désormais.

Quelle capacité de dialogue et de coordination entre ces deux objectifs ?

L'arrivée de l'A79 dans l'Allier et le maintien de l'aéroport de Nantes Atlantique dans le sud-ouest nantais sont intéressants à observer, car ce sont deux terrains d'expérimentation exposés à des enjeux diamétralement opposés : d'un côté, il s'agit d'intégrer dans le territoire une infrastructure attendue depuis longtemps, de l'autre, de se remettre de la déception liée au faux départ de l'activité aéroportuaire. Quels enseignements peut-on tirer de ces deux expériences, en matière de dialogue et de coordination possibles entre l'objectif de développement et celui de préservation du territoire ?

Le premier enseignement, qui s'applique probablement aux deux cas, est que le dialogue est possible à condition de respecter une certaine hiérarchie dans les sujets à aborder. Cette hiérarchie dépend, pour partie, du niveau d'adhésion des territoires au projet d'infrastructure. Dans l'Allier, il est manifestement élevé, car l'infrastructure fait figure de ressource additionnelle dans un territoire jugé peu dynamique et faiblement attractif. Ainsi, le réflexe des acteurs est d'abord d'activer des leviers en faveur d'un développement accru du territoire grâce à l'autoroute : attirer de nouvelles populations, promouvoir le tourisme local, accueillir entreprises et emplois supplémentaires, etc. Cela étant dit, ce n'est pas parce que les préoccupations environnementales ne viennent que dans un second temps qu'elles sont forcément reléguées au second plan dans la démarche et la feuille de route. Dans le cas du sud-ouest nantais, on a assisté au cheminement inverse. Le niveau d'adhésion du territoire au maintien de l'aéroport était faible, voire nul, les réflexions et les actions pour préserver les écosystèmes et les ressources sont venues en premier, augmentées, il faut le dire, par la présence d'une réserve naturelle à proximité. Pour autant, ce n'est pas parce qu'on se situe dans un territoire en forte croissance, bien portant au plan économique, que le sujet de son développement à venir peut être mis de côté dans une feuille de route stratégique. Ainsi, le dialogue est possible à condition de respecter une forme d'équilibre entre les actions tournées vers l'amplification de la transition écologique du territoire et celles participant à son développement.

Les infrastructures, ressources connexes et effets leviers pour la transition

Tout le monde s'entendra sur le fait que la dynamique de transition d'un territoire peut être mise en doute avec l'arrivée d'une autoroute ou bien avec la proximité d'un aéroport, ne serait-

² Dans l'univers académique, le sujet renvoie assez systématiquement à la notion d'« effets structurants » des grandes infrastructures de transport et à sa contestation. Une certaine unanimité se dégage pour dire qu'il existe autour de ces grands projets un décalage entre les attentes politiques pour le territoire et les bénéfices réellement observés sur le terrain (Voir le dossier consacré à cette controverse dans la revue *L'Espace géographique*, n° 1, 2014, p. 51-67). Comme l'indique un des auteurs, « les autoroutes comme les TGV peuvent se prendre dans les deux sens ».

ce que par ses effets probables sur la demande de transport. Les deux cas d'étude nous montrent pourtant que les territoires concernés ne sont pas totalement démunis et qu'ils peuvent jouer sur d'autres registres d'actions propres à modérer les conclusions trop hâtives qu'on pourrait tirer. Le premier axe d'intervention, présent dans les deux feuilles de route issues des ateliers, vise les mobilités locales et propose des actions pour les rendre plus sobres en consommation d'énergie : déploiement de réseaux cyclables, mise en cohérence des schémas vélos avec les réseaux de transport en commun, voies vertes, etc. Aménager le territoire de façon à intensifier les proximités constitue un autre axe d'amélioration de la vie locale en réduisant les distances de déplacement, entre résidents et emplois, entre consommateurs et producteurs. Enfin, la préservation du cadre de vie passe également par la mise en œuvre d'actions attentives aux paysages et plus économes en foncier : c'est là une autre forme de sobriété à développer, renforcée par le fait qu'il existe désormais des dispositifs qui l'encadrent. Toutes ces propositions ne se contentent pas d'être des pistes pour amplifier une transition écologique hors-sol, elles se présentent fondamentalement comme des richesses et des ressources nouvelles pour le développement équilibré des territoires dans l'avenir.

Associer toutes les parties et relever le niveau d'exigence global

Toutes bien pesées, ces initiatives locales peuvent malgré tout donner l'impression de (trop) petits pas en avant. Aller plus loin dans la démarche commencerait certainement par un meilleur dialogue entre les acteurs territoriaux et les autres parties prenantes, à commencer par les grands gestionnaires d'infrastructures, le concessionnaire dans le cas des autoroutes ou bien l'exploitant dans le cas des aéroports. Alors que leur infrastructure est au cœur de la réflexion engagée, ils sont quasi absents des débats : or nul doute pourtant qu'en interne, ces sociétés sont elles-mêmes engagées dans la réduction de leur empreinte carbone (voir ci-dessous). On peut alors regretter que les idées en faveur de la transition écologique des uns ne viennent pas à la rencontre de celles des autres et ne soient pas mieux coordonnées. Pour cela, l'État, à la manœuvre sur ces grands projets d'infrastructure, aurait peut-être un rôle plus actif à jouer, en relevant son niveau d'exigence des mesures de transition écologique accompagnant le déploiement de ces objets, puis en invitant à un dialogue plus poussé avec le territoire (ce que l'Atelier des territoires enclenche déjà à son niveau mais ne peut réaliser à lui tout seul).

[encart] • **La réduction de l’empreinte carbone des infrastructures en question**

Les grandes infrastructures de transport sont-elles désormais condamnées à être présentées comme des projets « d’un autre temps » et allant à rebours des objectifs affichés de neutralité carbone ? Ou bien peut-on espérer les voir jouer un rôle dans l’amplification de la transition écologique ? Si l’on s’en tient à l’exemple de l’autoroute ou bien de l’aéroport, ces deux infrastructures n’encouragent ni la modération de la demande de transport ni le report vers des modes moins émetteurs, tant et aussi longtemps que nos déplacements seront dépendants à ce point du pétrole³. S’ils sont parfois difficiles à faire entendre, les efforts pour améliorer l’efficacité énergétique et la décarbonation de ce type d’objet existent pourtant. Ainsi, dans un domaine comme le transport aérien, particulièrement pointé du doigt, les aéroports européens (et désormais mondiaux) sont fortement encouragés à se lancer dans le programme *Airport Carbon Accreditation*, qui attribue six niveaux de certification en fonction des objectifs atteints : installation de panneaux photovoltaïques pour l’alimentation électrique des aéroports, déploiement de flottes de tracteurs électriques pour la manutention des bagages, etc. Les aménagements se multiplient pour rapprocher l’infrastructure de la neutralité carbone, et ceci dans l’attente que les industriels apportent des solutions à l’amélioration de l’efficacité énergétique des déplacements aériens.

³ À propos des leviers de décarbonation des transports, voir les travaux d’Aurélien Bigo, notamment « Transports et neutralité carbone : cinq leviers pour réussir la transition », *Transports Infrastructures & Mobilité*, n°525, 2021, p 42-46.