

Infrastructures en transition : des choix d'avenir

Johanna Rolland

DANS **L'ENA HORS LES MURS 2021/6 N° 507**, PAGES 22 À 24
ÉDITIONS **SERVIR ALUMNI**

ISSN 1956-922X

DOI 10.3917/ehlm.507.0022

Date de mise en ligne : 03/02/2022

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://shs.cairn.info/revue-l-ena-hors-les-murs-2021-6-page-22?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour SERVIR Alumni.

Vous avez l'autorisation de reproduire cet article dans les limites des conditions d'utilisation de Cairn.info ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Détails et conditions sur cairn.info/copyright.

Sauf dispositions légales contraires, les usages numériques à des fins pédagogiques des présentes ressources sont soumises à l'autorisation de l'Éditeur ou, le cas échéant, de l'organisme de gestion collective habilité à cet effet. Il en est ainsi notamment en France avec le CFC qui est l'organisme agréé en la matière.

Infrastructures en transition : des choix d'avenir



Par **Johanna Rolland**

Maire de Nantes, Présidente de Nantes Métropole et de France urbaine

Les infrastructures n'échappent pas aux transitions en cours. Loin de remettre en cause leur rôle majeur, l'heure est sans doute venue de faire des choix importants. En s'appuyant sur des coopérations réinventées entre territoires et entre public et privé, en inventant un nouveau contrat entre collectivités locales et État, les infrastructures pourraient en effet générer des profits sociaux et écologiques essentiels pour l'avenir.

L'histoire des grandes infrastructures en France est en grande partie liée à celle de son économie. Il s'agissait notamment, grâce à des financements souvent étatiques, de favoriser les liens entre les territoires et avec les pays extérieurs, que ce soit dans le cadre d'échanges de marchandises, pour développer le tourisme ou assurer la production énergétique.

Si la compétitivité des entreprises et des territoires dans notre pays reste un sujet majeur, et notamment dans le cadre de la relance, la logique qui a prévalu jusqu'ici au développement des infrastructures renvoie à un modèle profondément réinterrogé face aux transitions du XXI^{ème} siècle. Penser de nouvelles infrastructures ne peut en effet se faire sans la prise en compte de nouveaux risques : risques environnementaux, mesurés notamment à travers les études d'impact, et risques financiers, du fait de budgets publics de plus en plus contraints, obligeant à envisager autrement les grands investissements.

Quid des infrastructures face au réchauffement climatique ?

Plus globalement, il s'agit aujourd'hui de penser des infrastructures capables de faire face aux enjeux sociaux et écologiques, de répondre au défi démocratique représenté par des citoyens aspirant à être davantage associés aux projets qui les concernent et au défi de l'urgence climatique. Dans certains massifs montagneux, l'enneigement a baissé de 30% ces trente dernières années, ce qui pose nombre de questions liées à la création, la rénovation, l'extension ou la disparition d'infrastructures dans les stations de ski. Des questions qui se posent d'ailleurs sur l'ensemble des territoires qui tous sont impactés, d'une manière ou d'une autre, par le réchauffement climatique.

Le contexte actuel nous oblige. Il nous faut faire évoluer la façon dont sont pensées les infrastructures aujourd'hui et inventer demain leur nouveau modèle. Tout tend en effet à montrer que les infrastructures resteront un élément essentiel pour notre pays mais

celles d'hier ne sont pas forcément les infrastructures de demain. Prenons un exemple concret : nous assistons à l'émergence d'une nouvelle question énergétique, non plus pensée sous le seul prisme des grandes infrastructures mais des réseaux de production.

Des investissements majeurs qui doivent être faits concernent en grande partie l'équipement individuel des ménages via la rénovation énergétique des passoires thermiques ; cela afin d'agir sur la consommation énergétique, à l'autre bout de la chaîne, tout en œuvrant pour davantage de justice sociale. C'est ainsi qu'à Nantes, 50 % des logements sociaux sont d'ores et déjà raccordés aux réseaux de chaleur. Les ménages qui y résident bénéficient d'un tarif stable car non dépendant des fluctuations mondiales des cours des énergies fossiles. Dans le même sens, nous avons pris l'engagement de rénover en 10 ans 50 000 logements à coût zéro pour les foyers modestes.

Penser les infrastructures sur un territoire élargi

Sur la transition énergétique, les collectivités comme les métropoles, ont donc clairement une compétence de coordination, un rôle direct sur les réseaux de chaleur, de droit d'accès aux données, de production et de distribution de l'électricité, de soutien aux installations photovoltaïques individuelles comme de développement des énergies renouvelables. Initiative publique et initiative privée se rencontrent aujourd'hui autour d'objectifs communs devenant tantôt productrices, tantôt consommatrices.

Mais le nouveau modèle d'infrastructures qui se dessine ne peut évidemment s'inventer dans les seules villes et métropoles. Les infrastructures doivent au contraire être pensées sur des périmètres élargis, que nous parlions de périmètres d'action, de gestion ou de de financement. Ces périmètres élargis concernent évidemment en premier lieu les territoires voisins, périurbains et ruraux. Je parle souvent d'alliance des territoires pour exprimer

cet impératif de voir se développer de nouvelles coopérations inter-territoriales, et cela concerne notamment les infrastructures de transports, parmi lesquelles les dessertes de train ou encore ces voies dédiées au covoiturage, par exemple, que nous expérimentons sur le périphérique nantais, en lien avec un Pôle d'Equilibre Territorial et Rural.

Mais il nous faut voir beaucoup plus loin car l'Union européenne constitue un acteur essentiel pour créer de nouvelles infrastructures dans nos villes durables. C'est le sens du plan de relance européen accompagnant la sortie de crise. Un plan qui entend soutenir « une Europe plus verte, plus numérique et plus résiliente ». L'investissement de l'Europe est nécessaire pour changer de trajectoire, diminuer les transports carbo-intensifs et développer des alternatives crédibles bas-carbone. Rappelons que les besoins à cette échelle sont estimés à 470 milliards d'euros par an dont 305 milliards pour les deux seuls secteurs de la construction et des transports.

Au-delà de la question européenne, il faut aussi réinventer l'intervention de l'État dans le déploiement de ces nouvelles infrastructures, qu'elles soient individuelles ou collectives. Et interroger l'action de l'État, c'est aussi interroger les relations entre Etat et collectivités, qui restent dans notre pays trop profondément marquées par une tradition jacobine.

Le rôle essentiel des territoires

70 % des investissements réalisés en France aujourd'hui sont des investissements réalisés par les collectivités locales. Des investissements qui bénéficient à l'économie et à l'emploi. Mais cela ne peut évidemment fonctionner qu'avec un accompagnement renforcé de l'État pour gagner en efficacité, en réactivité, et ainsi permettre aux ménages concernés de mieux vivre au quotidien. C'est d'ailleurs le sens de la demande portée par les maires des grandes villes et métropoles et que j'ai relayée en tant que Présidente de France urbaine, de voir les crédits à la rénovation énergétique délégués

aux métropoles, afin qu'elles puissent les affecter elles-mêmes. Car les métropoles ont des capacités fortes d'adaptation et d'innovation. La crise sanitaire l'a encore démontré, mettant en lumière leur rôle essentiel pour faire face et organiser la vaccination, par exemple.

L'État et les collectivités ont tout à gagner à travailler ensemble demain sur la question des infrastructures, autour d'un contrat fixant des objectifs clairs à chacun. Pour ce faire, le rôle des grandes villes et des métropoles, en tant que collectivités, doit donc être réaffirmé. Mais il faut aussi penser les relations entre la sphère publique et privée. A ce titre, après l'abandon des partenariats Public Privé pointés du doigt par plusieurs rapports de la Cour des comptes du fait d'une maîtrise d'ouvrage publique désavantagée et devant supporter des surcoûts d'équipement, il faut réfléchir aux nouvelles modalités de coopérations entre financeurs publics et financeurs privés des infrastructures.

Penser de nouvelles infrastructures nécessite en outre de prendre en compte le désir d'efficacité sociale et le besoin d'acceptabilité des projets parmi des citoyennes et citoyens en quête de sens. Les débats autour de l'implantation d'éoliennes montre toute la complexité d'une telle approche face aux craintes des habitantes et habitants, mais aussi des agriculteurs et des pêcheurs évoquant des nuisances sonores et une baisse du rendement agricole et des ressources halieutiques.

L'aménagement territorial de la France est ainsi réinterrogé à l'aune des infrastructures de demain. Celui-ci doit se penser en réseau et assurer une meilleure articulation des échelles. Ainsi, en matière de mobilité, une gare moderne pense rayonnement économique et touristique bien sûr, mais aussi vie quotidienne, déplacements domicile-travail et intermodalité. La nouvelle Gare de Nantes, avec un trafic passager qui atteindra 25 millions de voyageurs d'ici 10 ans, a ainsi été inaugurée l'année dernière avec l'ambition de permettre davantage de voyages

longue distance et une augmentation des capacités des TER. Sur la santé, il s'agit d'être en mesure de disposer de CHU performants, spécialisés, en pointe pour un service public de santé de qualité et accessible à tous tout en traitant la question de la désertification médicale et en pensant la santé en réseau via les groupements hospitaliers.

Enfin, l'aménagement territorial doit s'adapter aux évolutions sociétales, ne pas louper le virage numérique et entendre les aspirations au local et à une qualité de vie renforcée, exprimées par les citoyennes et les citoyens. Cela veut dire que les infrastructures de demain ont un nouvel ADN. Elles ne ressembleront pas forcément aux « grandes infrastructures structurantes » que nous connaissions. Non physiques parfois, elles peuvent relever des données numériques afin de protéger la souveraineté des données personnelles. Elles peuvent aussi être des infrastructures de proximité, telles des maisons de santé, par exemple, dans cette ville du 1/4 d'heure qui facilite la vie des habitantes et des habitants au quotidien.

Le temps est sans doute venu de ne plus appréhender les infrastructures sous le seul prisme de leurs financements et de leurs coûts afin de privilégier une approche sociale et écologique de celles-ci, en misant avant tout sur les nombreux profits qu'elles peuvent générer pour la planète et pour les femmes et les hommes qui y vivent.

