

sous la direction de
Florian Muzard et Pauline Sirot

Attitudes transition

Une écologie locale en pratiques



TERRITOIRES EN PROJETS

PARENTHÈSES

2 / En connexion avec les infrastructures et les zones d'activité

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 plate-formes. Ce type d'infrastructure présente bien le profil d'équipement destiné à accroître les flux. Rien donc, *a priori*, qui fasse penser à un quelconque pas en avant pour atteindre l'objectif de neutralité carbone (à horizon 2050)¹.

Développer les territoires ou 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

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.



À l'observation de la modernité dans les années 1960 (depuis la jetée de l'aéroport d'Orly) succède l'observation de l'environnement (depuis la terrasse de l'ancien pavillon de chasse du parfumeur Guerlain, devenu la Maison du lac de Grand-Lieu).



² Dans l'univers académique, le sujet renvoie assez systématiquement à la notion d'« effet structurant » 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 l'un des auteurs, « les autoroutes comme les TGV peuvent se prendre dans les deux sens ».

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 publiques territoriales, et la présence d'un grand équipement de transport, quel qu'il soit, ne fait généralement qu'accroître 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, celui de préserver l'environnement et de 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 ?

L'un des enseignements, 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, ce n'est pas parce que les préoccupations environnementales ne viennent que dans un deuxième 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 trois figures du territoire du quadrant sud-ouest nantais, témoignant de la diversité des échelles et des problématiques que la transition écologique oblige à saisir.
Extrait de l'offre technique de l'équipe pluridisciplinaire.

Les infrastructures, ressources connexes et effets leviers pour la transition

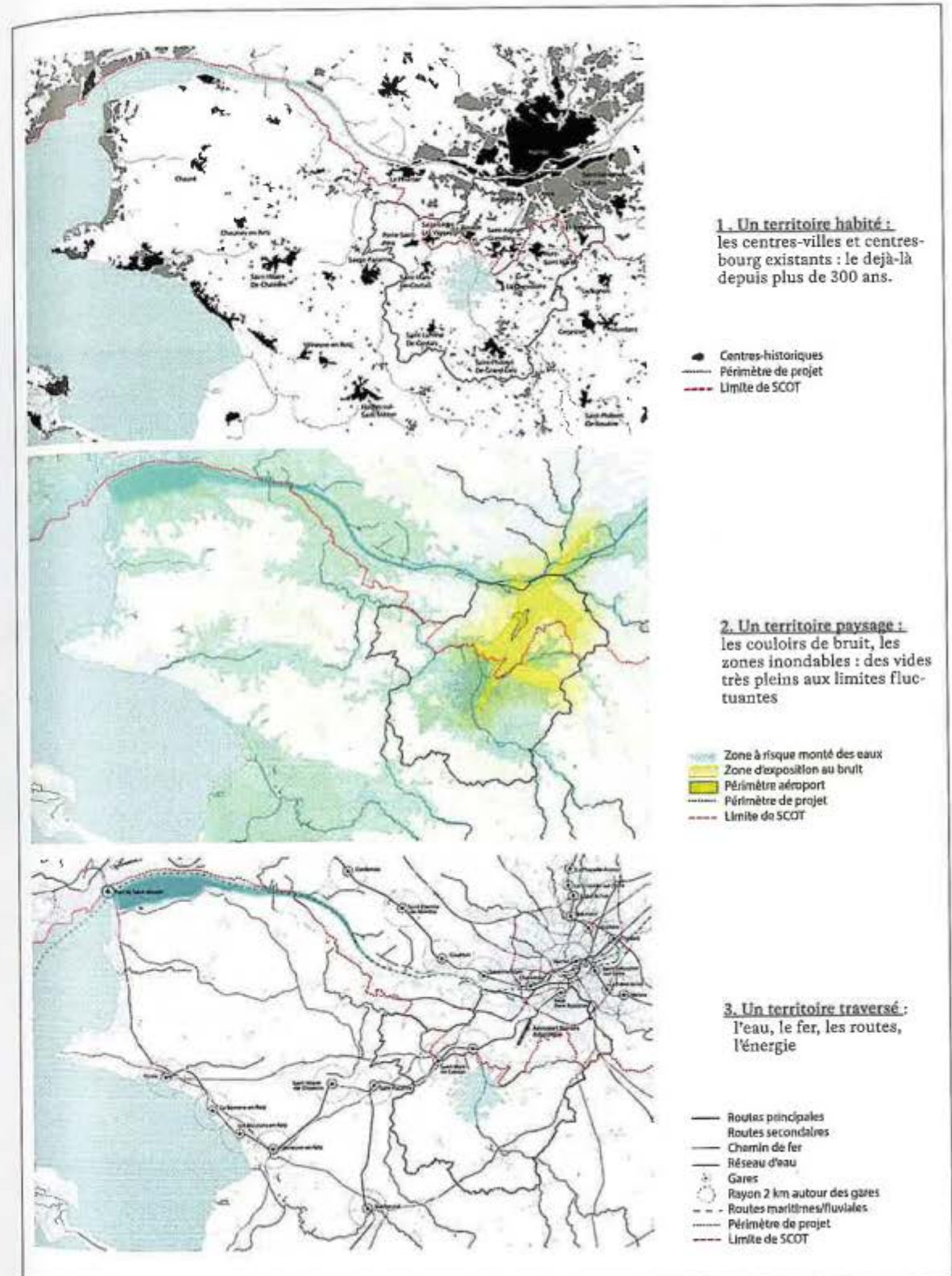
Tout le monde s'entendra sur le fait que la dynamique de transition d'un territoire peut être mise en doute avec l'arrivée d'une autoroute ou bien avec la proximité d'un aéroport, ne serait-ce que par ses effets probables sur la demande de transport. Les deux cas d'étude nous montrent pourtant que les territoires concernés ne sont pas totalement démunis et qu'ils peuvent jouer sur d'autres registres d'actions propres à modérer les

La réduction de l'empreinte carbone des infrastructures

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 pétrole*. 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.

* 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.



supplémentaires, etc. Cela étant, ce n'est pas parce que les préoccupations environnementales ne viennent que dans un deuxième 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 trois figures du territoire du quadrant sud-ouest nantais, témoignant de la diversité des échelles et des problématiques que la transition écologique oblige à saisir.
Extrait de l'offre technique de l'équipe pluridisciplinaire.

Les infrastructures, ressources connexes et effets leviers pour la transition

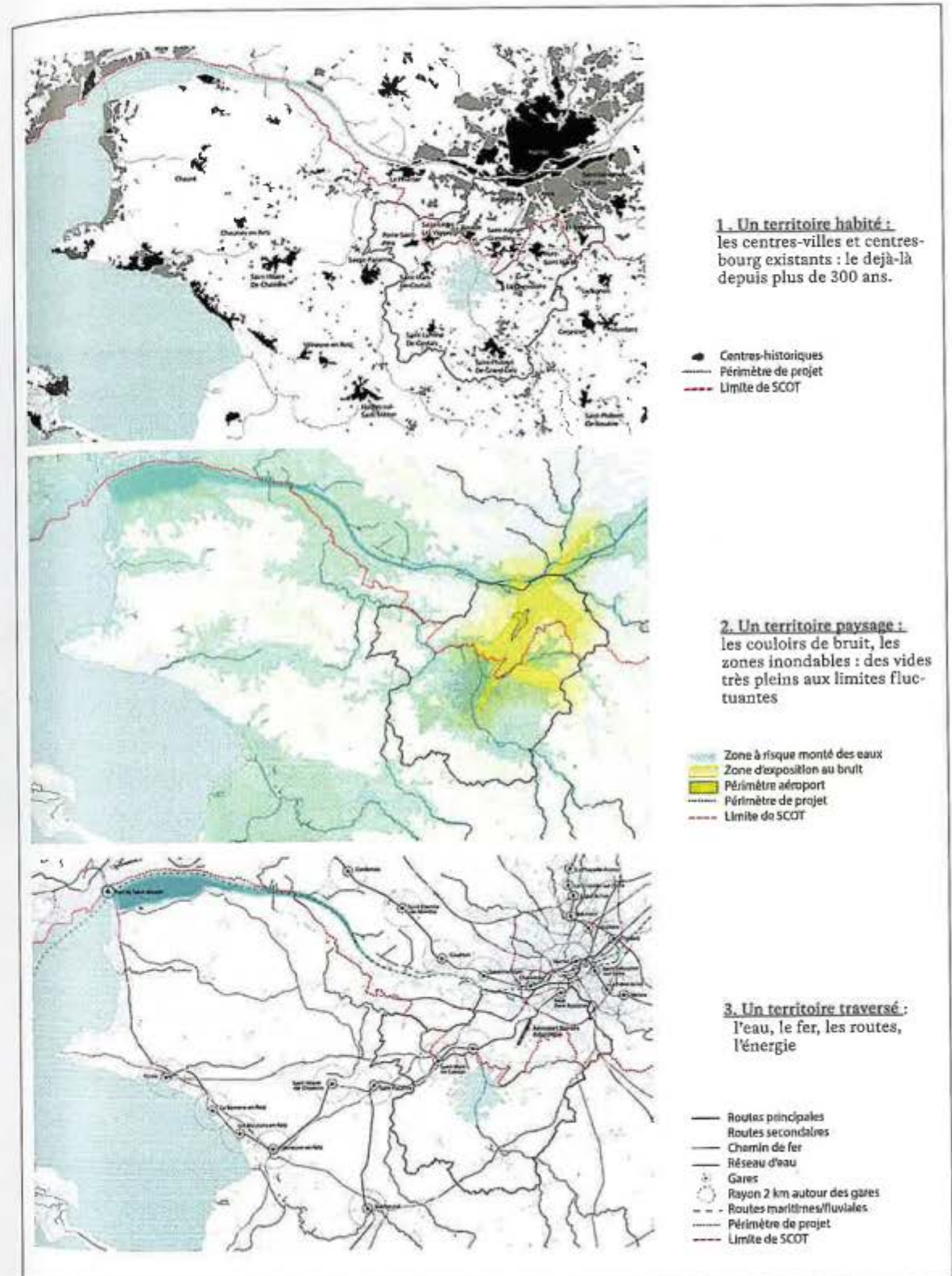
Tout le monde s'entendra sur le fait que la dynamique de transition d'un territoire peut être mise en doute avec l'arrivée d'une autoroute ou bien avec la proximité d'un aéroport, ne serait-ce que par ses effets probables sur la demande de transport. Les deux cas d'étude nous montrent pourtant que les territoires concernés ne sont pas totalement démunis et qu'ils peuvent jouer sur d'autres registres d'actions propres à modérer les

La réduction de l'empreinte carbone des infrastructures

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 pétrole*. 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.

* 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.



Le territoire de l'Allier parcouru par l'A79

Allier (03), Auvergne-Rhône-Alpes

L'angle de l'Atelier

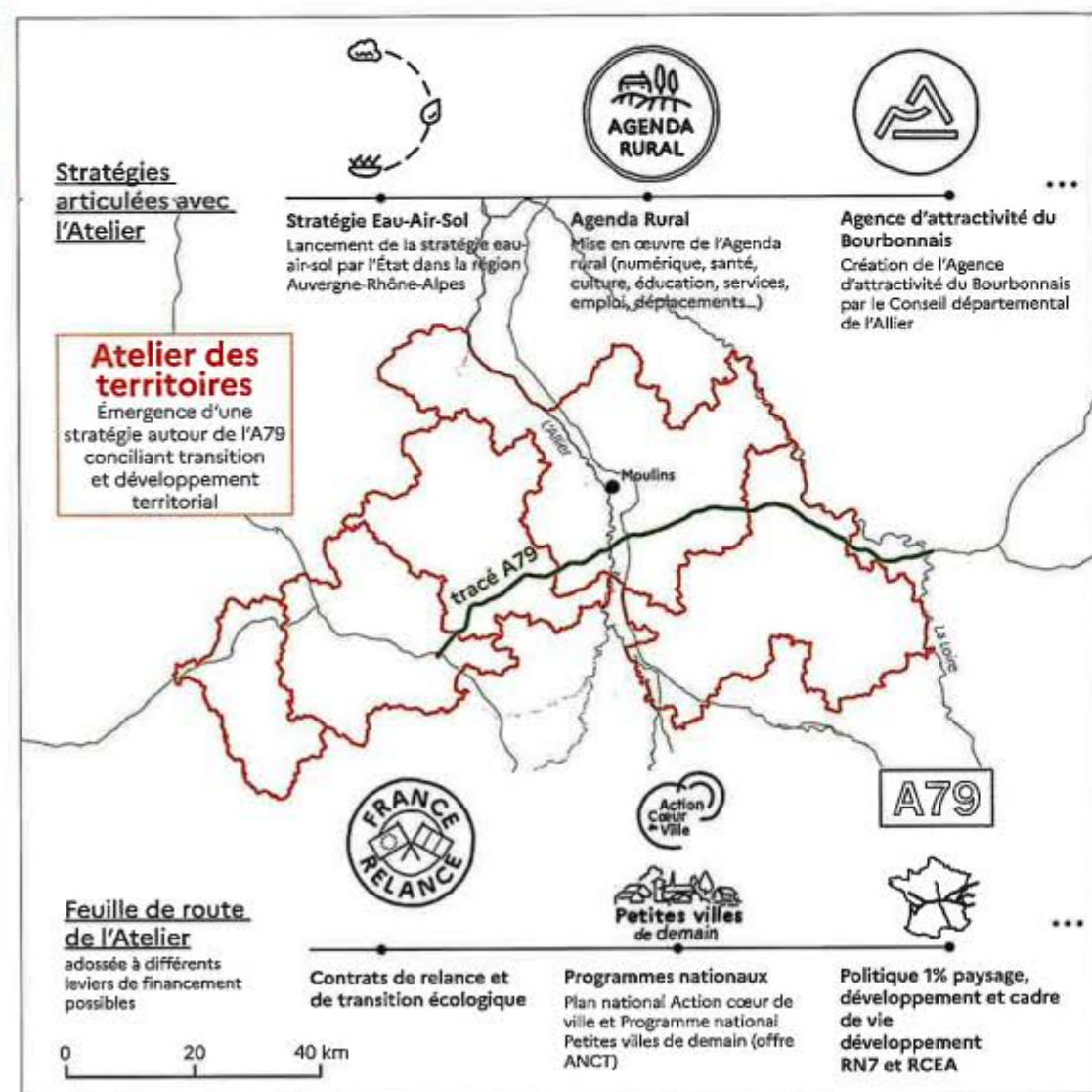
Comment faire en sorte qu'une infrastructure de nouvelle génération comme l'A79 qui se substitue à la Route Centre-Europe-Atlantique (RCEA), connue pour être la route la plus accidentogène d'Europe, devienne une autoroute inclusive, résiliente et durable ? Autrement dit, sous quelles conditions la mise au gabarit autoroutier peut-elle s'affirmer comme un levier de développement et de dynamisation d'un territoire majoritairement rural en répondant aux enjeux de la transition écologique ?

Le territoire

EPCI traversés par la future autoroute A79 : communautés d'agglomération et communes membres de Moulins, Montluçon et Vichy, communautés de communes et communes membres d'Entr'Allier Besbre et Loire, du Bocage bourbonnais, de Commentry et Montmarault et de Nérès.

Département de l'Allier.

- 206 communes
- 274 060 habitants
- environ 500 km²
- de 19 à 164 hab./km²



Une autoroute pour amplifier la transition écologique : un paradoxe fécond

Xavier Desjardins, Acadie,
et Emmanuelle Gillet-Lorenzi, DDT de l'Allier

L'Atelier des territoires sur la future A79 a dès le départ fait le pari d'un « paradoxe fécond » contenu dans l'intention fondatrice, à savoir amplifier la transition écologique avec l'arrivée d'une autoroute, objet technique emblématique de l'aménagement de la seconde partie du xx^e siècle. Les acteurs locaux se sont accordés sur l'idée qu'il n'y avait aucun effet mécanique de développement à attendre de l'infrastructure. La figure de l'autoroute « tuyau » ou « tunnel » a été considérée d'emblée comme une menace à contrecarrer ou un risque à maîtriser : l'Allier ne doit pas être un territoire traversé et ignoré. À partir de ce constat partagé, le travail de définition des axes stratégiques a pu s'affirmer tout au long de la démarche.

Pourquoi transformer la route Centre-Europe-Atlantique en autoroute ?

L'enjeu sécuritaire est le plus évident. Entre 2009 et 2013, 27 morts ont été déplorés, tout comme de nombreux blessés. C'est pourquoi l'autoroute est bien acceptée par la population. Attendue depuis les années 1970, l'infrastructure va traverser le département de l'Allier d'est en ouest. Au-delà des enjeux routiers auxquels il répond, comment faire de cet investissement de plus de 500 millions d'euros un levier de la transition écologique du territoire ? L'enjeu de la réflexion menée est d'autant plus important que le projet autoroutier est en lui-même remarquable :

- par son ampleur : les travaux sont engagés simultanément sur les 90 km de voie, traversant 23 communes et 4 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), avec 120 franchissements, dont 30 nouveaux, qui viennent modifier les conditions d'irrigation des territoires ;
- par ses conséquences potentielles : la future autoroute va transformer les paysages, traverser la Réserve naturelle nationale du val d'Allier, contribuer à modifier les pratiques de déplacement, donc les modes de vie, et potentiellement participer à un nouveau cycle de développement local. Comment tirer parti au mieux de l'autoroute pour développer les entreprises présentes et en attirer d'autres ? Comment stimuler le tourisme et l'attractivité résidentielle à l'aune des enjeux de la transition ?

En quoi l'A79 a-t-elle un potentiel pour accélérer la transition ?

Le travail mené au début de l'Atelier a esquissé une série de pistes de stratégies transitionnelles, dont certaines ont donné lieu à des prolongements quand d'autres sont restées au stade de l'intention. Elles proposaient d'approfondir les thématiques suivantes :

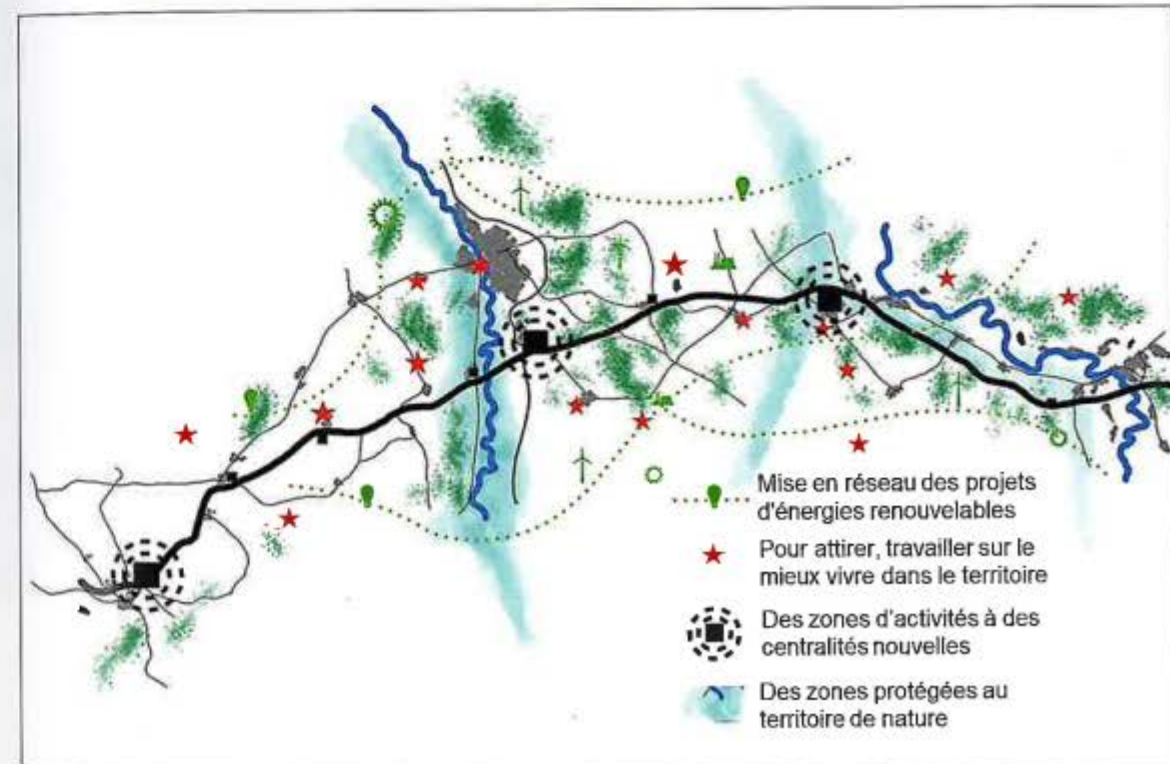
- la transition agricole et alimentaire, avec, par exemple, le développement des circuits courts ;
- la transition énergétique avec le recours à de « nouvelles » sources d'énergie en relation directe avec les caractéristiques d'une partie du territoire bourbonnais (haies bocagères) ;
- la transition urbaine et l'aménagement des centres-bourgs, avec une réflexion visant à repenser le développement des villages, notamment des centralités en lien avec l'autoroute, voire les aires d'autoroute ;
- la mise en valeur des lieux et des milieux, avec le partage de richesses communes, leur appropriation, puis leur promotion (patrimoines paysagers, architecturaux, environnementaux) ;
- la coopération entre les territoires, condition indispensable à l'insertion dans le temps de la future stratégie et des actions afférentes.

L'autoroute aura des effets de court terme : des ventes de produits locaux sur les aires de service, des coopérations territoriales pour décider des panneaux d'information touristique sur l'autoroute ou les aires de service, la valorisation des haies situées le long de l'infrastructure pour alimenter des chaufferies bois... Le but de l'Atelier est d'amplifier ces dynamiques ponctuelles pour engager des actions plus profondément transformatrices. En revanche, l'autoroute n'aura aucun effet « mécanique ». Dénoncé depuis longtemps par de nombreux experts ou techniciens, le « mythe des effets structurants » ne fait plus du tout recette. Les acteurs réunis lors de l'Atelier ont bien conscience que l'autoroute est aujourd'hui une infrastructure banale. Sa présence est préférable pour de nombreuses activités, mais non véritablement « différenciante ». Par ailleurs, si l'autoroute permet d'arriver plus facilement, elle permet également de partir plus vite... Bref, l'enjeu est moins d'anticiper les effets de l'autoroute que de construire des stratégies pour que l'infrastructure contribue à un nouveau cycle de développement et que celui-ci soit plus soutenable.

La route Centre-Europe-Atlantique dans l'Allier, une véritable coupure du bocage.



Quel modèle de développement autour de l'autoroute A79 ?



Vers une autoroute inclusive, résiliente et durable

Olivier Petiot et Bernard Moulin, DDT de l'Allier

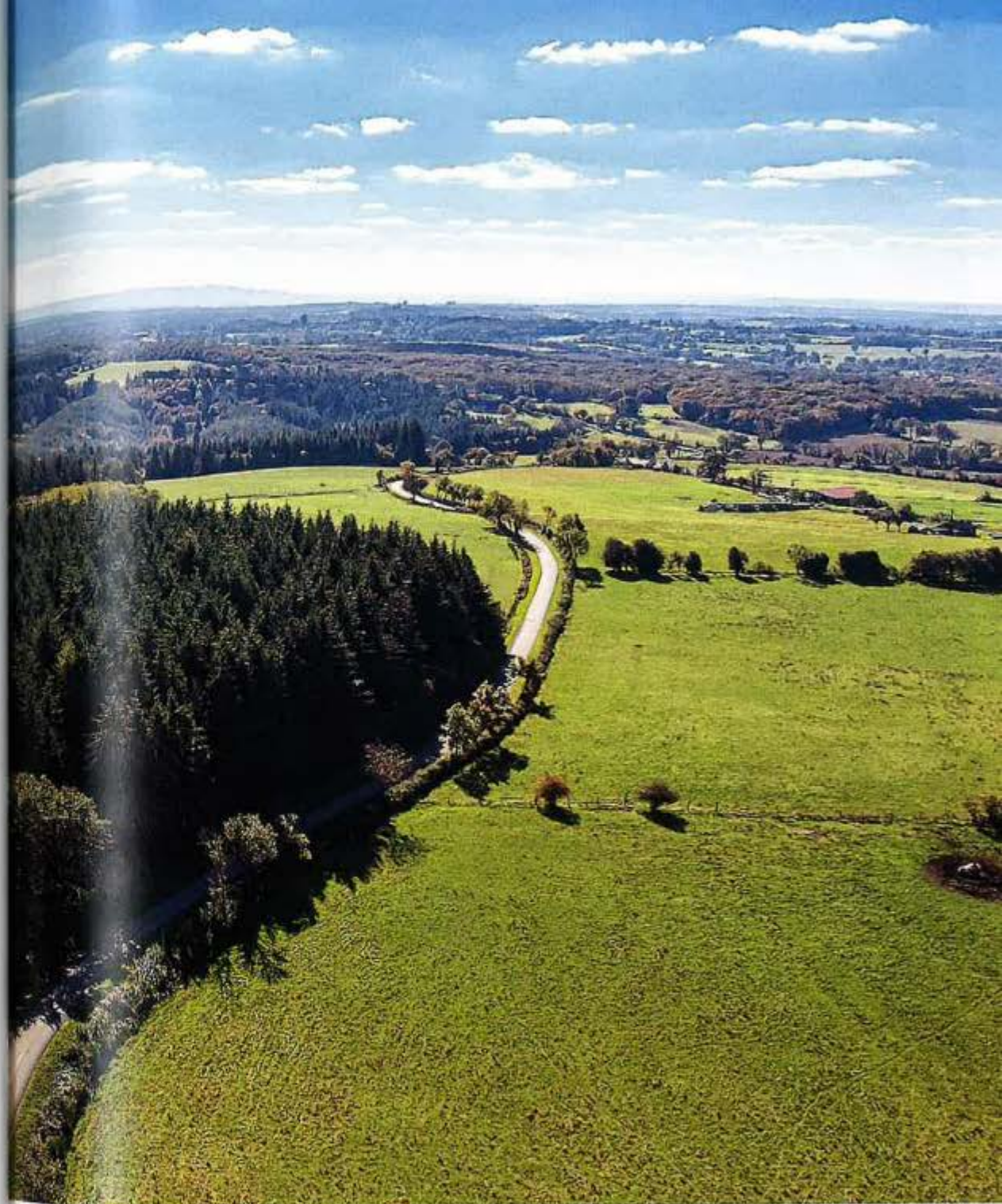
L'arrivée d'une nouvelle autoroute dans le département de l'Allier, certes très attendue pour résoudre un point noir majeur en termes de sécurité routière, suscite toutefois des interrogations ou des attentes de la part des futurs usagers ou des habitants, résidents secondaires ou actifs vivant à proximité de l'infrastructure. Malgré des projections très diverses, tous partagent une espérance commune : que l'autoroute concoure à accroître l'attractivité du territoire sur le plan économique, culturel et touristique en valorisant ses ressources environnementales.

Postures, expériences et projections

Lors de l'Atelier des territoires, l'implication du public et de la société civile, de manière plus générale, est venue en complément de la concertation organisée par le concessionnaire de l'autoroute au titre de ses obligations réglementaires³. Elle a contribué à donner une perception plus précise des attentes du territoire et des multiples visions que suscite la future A79. Ainsi, la concertation et l'enquête publique menées par le concessionnaire sur le volet environnemental et ses mesures compensatoires ont focalisé les interventions du public sur ces domaines spécifiques sur la base d'un projet établi, où le public s'exprimait en réaction. À l'inverse, les échanges auxquels a donné lieu l'Atelier se sont inscrits dans une démarche de recueil d'envies, de projets, de postures, dans le cadre d'une coconstruction.

Ainsi, dès le début de l'Atelier, ont été établis des portraits d'acteurs locaux et d'habitants qui ont raconté comment ils vivaient avec ou sans cette route et comment, à leur sens, l'autoroute allait changer la donne (voir p. 130). Ont ainsi été recueillis de précieux témoignages d'usagers aux profils variés, de ceux qui utilisent la route pour des déplacements pendulaires à ceux qui travaillent sur l'autoroute (transporteurs routiers, pompiers...), en passant par ceux qui vivent à proximité de l'infrastructure. Ces témoignages rendent compte de postures, d'expériences et de projections complètement différentes. Un des éléments remarquables est que les postures individuelles sont évolutives et parfois antagonistes : un gain de sécurité et de temps de déplacement est espéré alors que, parallèlement, le principe ou le coût du péage inciteront peut-être à moins emprunter l'autoroute. Un transporteur

³ Instructions des demandes d'autorisations environnementale, d'urbanisme, aménagements fonciers...



La route Centre-Europe-Atlantique, future autoroute A79, au niveau de la commune de Deux-Chaises.



Séance de travail lors de l'atelier de l'Allier, octobre 2020.

roucier attend beaucoup de l'autoroute en termes d'accessibilité plus aisée au territoire, espérant gagner de nouveaux marchés, mais craint en même temps l'arrivée d'une concurrence qui n'existe pas aujourd'hui du fait justement d'une accessibilité moyenne du territoire. Globalement, le point commun entre tous ces acteurs est l'attente d'une attractivité accrue du département de l'Allier en matière économique, culturelle et touristique. Les attentes de portée écologique ont été globalement peu mises en avant. Par ailleurs, des ateliers-débats dans les communes de Deux-Chaises et de Diou ont rassemblé sur chaque site une quinzaine de porteurs de projets privés, qu'ils soient agriculteurs, commerçants ou hébergeurs, etc. Cette mise en commun a conclu au besoin de visibilité pour chacun des porteurs. Ce besoin s'entend à double titre : alors que leur réflexe naturel était de revendiquer la signalisation de leurs activités depuis l'autoroute, le message envoyé a été celui de la coordination de leur communication, notamment numérique. Par ailleurs, le développement de projets privés se faisant dans un cadre concurrentiel, ces rencontres ont révélé un manque d'échanges entre porteurs jusqu'à l'émergence du projet. Il importe pourtant, surtout pour des projets de nature différente, de construire des stratégies locales partagées.

Certains élus ont également bien perçu l'intérêt de travailler en commun, principalement sur les sujets du développement des zones d'activité et de l'offre touristique, afin d'éviter de se livrer à une concurrence préjudiciable pour le département et, surtout, « perdant-perdant » pour les communes ou intercommunalités concernées. Pour autant, cet enjeu se lit surtout dans les stratégies purement locales : le développement au quotidien d'un territoire restreint (commune, EPCI) est toujours axé sur l'accueil de nouvelles activités économiques, quitte à ce qu'il se fasse au détriment de l'intérêt général (multiplication des zones, des itinéraires de desserte avec leurs nuisances). Cela est d'autant plus étonnant que les compétences économiques appartiennent dans la plupart des cas aux EPCI, qui ont tous mis en place une fiscalité professionnelle unique.

Les différents ateliers ont par ailleurs fait émerger des questions en lien avec la transition écologique qui se sont traduites dans les orientations de la feuille de route : projet démonstrateur pour le maintien de la structure bocagère du territoire ou encore importance du val d'Allier comme deux marqueurs essentiels du paysage du département, création de voies vertes en lien avec les réseaux cyclables des collectivités.

Vers une dynamique de travail collaborative

L'Atelier a mis en avant deux conditions de réussite de la transition écologique dans le contexte local :

— un engagement fort des élus, surtout au niveau des EPCI, avec une coordination de leurs projets. Une réalisation de projets sur un territoire sans

prise en compte des interactions avec les territoires voisins et leurs projets serait contre-productive par un effet de compétition entre territoires. Si l'on en juge par les échanges qui ont eu lieu entre élus lors des différentes rencontres, l'Atelier a semé les graines de modalités de travail plus collaboratives ;

— le lancement de projets « démonstrateurs », comme peuvent l'être ceux qui sont élaborés dans la feuille de route. Cet effet démonstrateur est attendu à deux niveaux, en termes de résultats concrets, visibles sur le territoire, mais aussi et surtout en termes de coordination, de pilotage et de répartition de maîtrises d'ouvrage, selon les cas.

Le projet de voie verte contenu dans la feuille de route de l'Atelier traduit bien les bénéfices que le territoire peut attendre de cette dynamique collaborative. Globalement parallèle à l'autoroute et traversant donc le département d'est en ouest en empruntant en grande partie une ancienne voie ferrée, cette infrastructure douce concrétiserait une idée vieille de quinze à vingt ans, les principales difficultés étant la maîtrise foncière, le coût de l'investissement et le pilotage des opérations. L'Atelier a permis de faire le constat de la même attente sur l'ensemble du périmètre. Cette préoccupation, enfin mise en commun, bénéficie aujourd'hui d'un contexte favorable, entre les attentes de la société sur les mobilités non carbonées, les politiques de promotion de ces modes de déplacement et les financements associés, les bénéfices à attendre en matière de retombées économiques liées au tourisme, de santé, de dynamisme, etc.

L'A79, un chemin de traverse vers une transition écologique locale

Catalina Duque-Gomez, directrice générale adjointe en charge de la stratégie territoriale de la communauté de communes du Bocage bourbonnais

J'identifie trois enjeux majeurs pour le territoire si l'on parvient collectivement à se saisir pleinement des opportunités offertes par le projet d'autoroute : revitaliser les bourgs pour en faire des portes d'entrée, vitrines du territoire ; favoriser le développement du tourisme ; et développer la multimodalité et les mobilités douces. Celles-ci ont été au cœur des échanges, avec une visée touristique mais aussi au service des déplacements quotidiens. Le projet de « voie verte » de Montmarault à Digoïn est dans ce sens structurant, car il permettrait de relier de manière fine de nombreuses communes

traversées ou longées par l'autoroute. Une voie cyclable de ce type contribuerait à faire découvrir le territoire et à développer les pratiques actives à l'occasion des déplacements de proximité des habitants. La réflexion sur les mobilités douces est également adressée à l'échelle des bourgs, comme c'est le cas à Cressanges, où l'arrivée de la future A79 a conforté la mairie dans son souhait d'aménager des parcours sécurisés dédiés aux modes doux reliant l'aire de repos au bourg et aux différents équipements, commerces et aménités qui s'y trouvent.

Quelle(s) transition(s) pour « le chantier du siècle » ?

Cécile Altaber et Jules Peter-Jan, Acadie

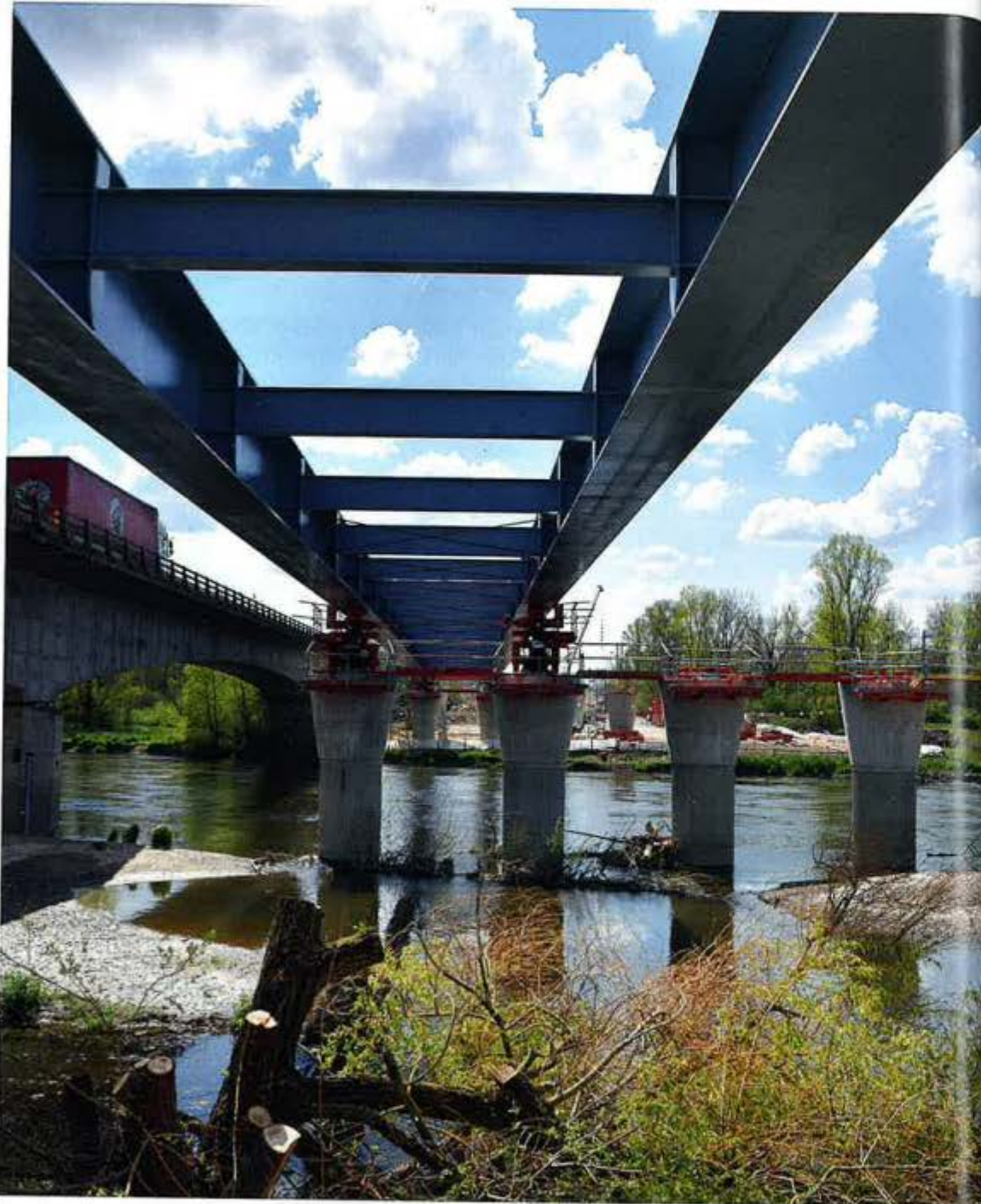
S'intéresser à la transition écologique dans le cadre de grands projets d'infrastructure nécessite de prendre en compte les ordres de grandeur financiers qui sont en jeu. Face au poids lourd que représente un chantier s'élevant à 500 millions d'euros d'investissement, la démarche Atelier des territoires a dû se frayer un chemin dans un contexte dense d'études, de négociations et d'étapes réglementaires. Elle a également dû trouver les moyens d'être structurante ou du moins engageante, et ce jusqu'à être relayée par la démarche du « 1% Paysage, cadre de vie et développement », ce qui n'avait rien d'évident.

Lors de l'Atelier, certains sujets considérés comme « non négociables », car relevant des attributions du concessionnaire de l'autoroute, Aliae, n'ont pas pu être traités : aménagement et programmation des aires de repos et de services, localisation des échangeurs, place des mobilités décarbonées sur l'infrastructure, etc. Le projet de l'autoroute ne fait pas du chantier en lui-même un cadre pour le développement d'actions de transition écologique⁴. Plus fondamentalement encore, l'Allier ne disposait pas d'une stratégie de transition écologique partagée pouvant servir de socle, de trame de fond et donc d'appui. Aussi, l'Atelier est venu ajouter des initiatives au projet d'autoroute et s'est inscrit dans le registre des mesures d'accompagnement. Tout un volant d'innovations routières « vertes » a été mis en avant, à partir de l'expertise de Nicolas Hautière (chercheur à l'université Gustave-Eiffel) et de la présentation de projets de R&D d'Eiffage (capteurs, matériaux nouveaux, numérisation...), afin que puissent être envisagées des opportunités de projets sur le réseau secondaire. Certaines collectivités ayant manifesté leur intérêt pour de telles expérimentations, le travail est à poursuivre, en vue de traductions opérationnelles sur le territoire.

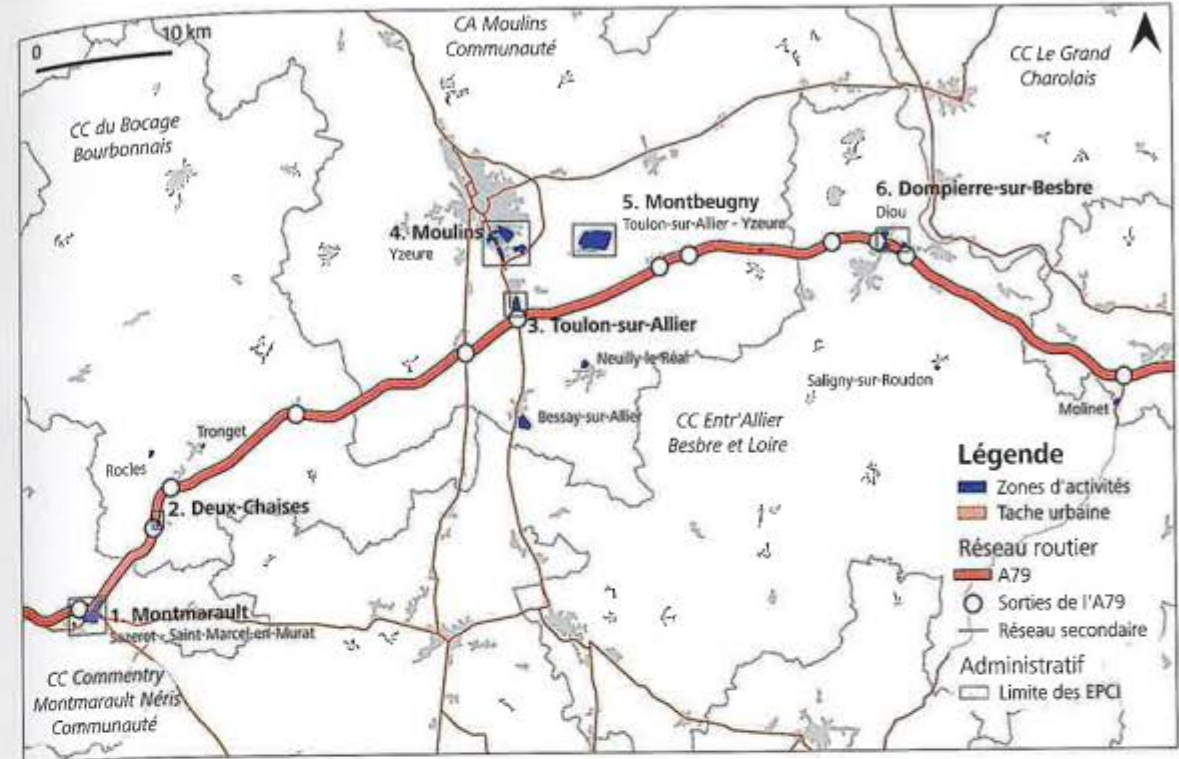
Un rendez-vous à ne pas manquer

L'Atelier s'est notamment attaché à bâtir une stratégie valorisant un modèle de développement en transition pour l'Allier, par la coordination et le réinvestissement des initiatives locales, qui concernaient surtout le développement local au sens « classique » du terme initialement. Trois dimensions stratégiques ont été affirmées tout au long de la démarche.

⁴ S'il existe des mesures compensatoires, il faut souligner qu'elles sont justement compensatoires, et non placées au cœur du projet lui-même.



Chantier d'un ouvrage d'art de la future autoroute A79 pour la traversée de la rivière Allier, avril 2021.



Sorties d'autoroute et zones d'activité le long de la future A79.

Des projets de nouvelles zones d'activité – à Cressanges, à Toulon-sur-Allier, etc. – sont en cours de réflexion.

Le premier axe entend mettre les infrastructures au service de la transition écologique, *via* plusieurs projets en réseau : lancer une réflexion sur un projet de production d'énergies renouvelables d'envergure sur les délaissés autoroutiers ; activer un projet de voie verte sur une ancienne voie ferrée parallèle à l'autoroute ; mener une réflexion et une expérimentation sur les routes et les mobilités de demain.

Le deuxième axe correspond à la volonté de prendre appui sur l'autoroute pour améliorer la vie locale. L'arrivée de cette infrastructure d'envergure nationale doit bénéficier avant tout au « déjà-là », à travers la préservation des bourgs-centres, des paysages et des haies.

Le troisième axe propose de faire de la future A79 une opportunité pour promouvoir le territoire et y accueillir de nouveaux habitants, de nouvelles activités et des touristes plus nombreux, en y valorisant notamment le tourisme vert et les circuits courts alimentaires (l'Allier comme « destination nature »). La coordination des territoires autour de la valorisation touristique depuis les aires de repos et de services est à ce titre primordiale, tout comme l'étude et la qualification précise des capacités de développement dans les zones d'activité économique existantes (on en dénombre une dizaine à proximité immédiate de l'autoroute, sachant que quasiment tous les EPCI traversés ont des projets de création ou d'extension de zones d'activité). À ce sujet, il est à noter qu'aujourd'hui, dans l'Allier, les projets

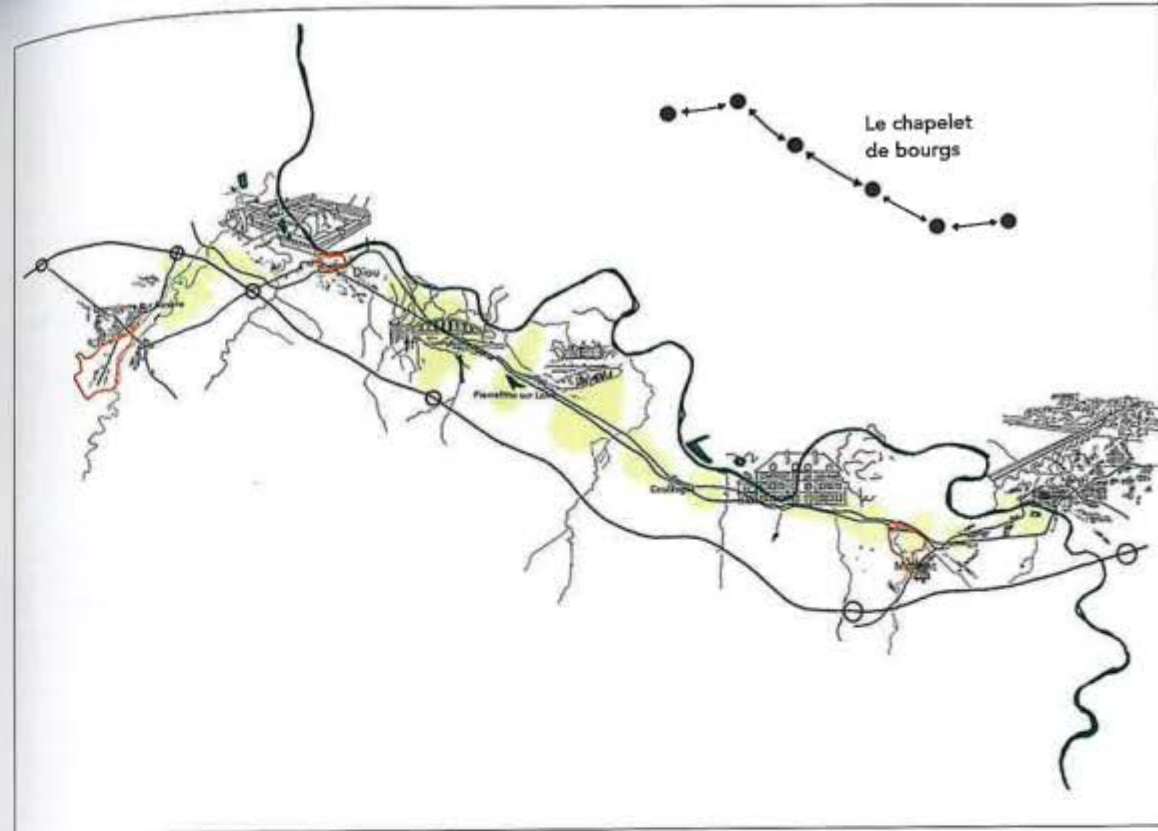
de développement économique (extensions et créations de zones d'activité) sont nombreux, pensés par et pour chaque territoire (commune ou EPCI) et peu partagés. Or, au regard des enjeux portés par l'objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) de la loi Climat et Résilience, la problématique des zones d'activité paraît d'autant plus prégnante.

Des acquis et une dynamique à faire vivre dans le temps

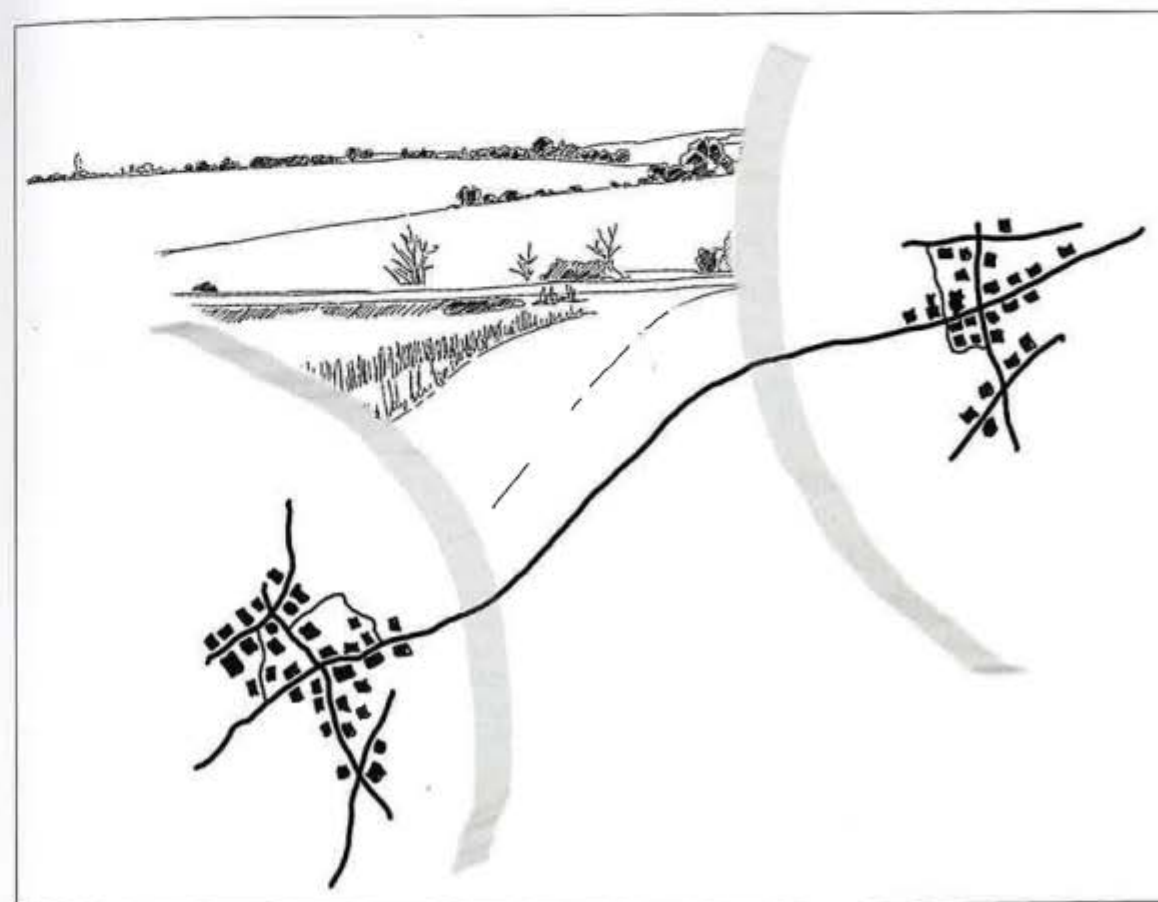
La feuille de route va devoir réussir à prendre en compte plusieurs registres d'incertitude. Comment assurer l'engagement dans le temps des trois principales agglomérations (Moulins, Vichy, Montluçon) et du conseil départemental de l'Allier ? Comment garantir la capacité des EPCI disposant de moins de moyens financiers, humains et techniques à porter les projets ? Quel(s) chef(s) de file pour chacun des projets ? Quelle organisation pour maintenir le « collectif » créé *via* l'Atelier et assurer un suivi dans le temps des projets de la feuille de route ? L'articulation avec la démarche du « 1% Paysage, cadre de vie et développement » a été recherchée afin que ce levier financier public soutienne une partie du travail réalisé et prenne le relais de l'Atelier.

Certaines controverses apparues au fil de la démarche d'Atelier mériteraient également d'être reprises et approfondies. Ainsi, les ressorts du « bien-vivre » propres à l'Allier, sa contribution en matière de services écosystémiques, son rôle de stockage du carbone dans un système territorial plus large, y compris à l'échelle nationale, pourraient conduire une réflexion amenant des régimes d'action nouveaux, à inscrire dans une nouvelle étape pour animer une feuille de route résolument tournée vers la transition écologique.

Chapelet de six bourgs et villages le long de la Loire, repérés pour leur complémentarité en matière d'attractivité touristique.



Croquis soulignant « l'écart », le paysage, le bocage : autant d'éléments auxquels s'attacher dans le cadre d'une stratégie de transition écologique du territoire.



Entretiens avec les acteurs du territoire

Au terme de l'Atelier, le passage de la réflexion à la stratégie s'incarne dans une feuille de route. Sans caractère réglementaire ni obligatoire, celle-ci est représentative du niveau d'ambition, de partenariat et d'opérationnalité dans lequel le territoire entend s'engager désormais.

Dans le site de l'Allier, la feuille de route s'appuie sur sept dispositifs axés sur : un cadre de coopération pour une promotion touristique commune sur les aires de l'autoroute ; une charte d'aménagement pour les bourgs et villages ; un projet pour un réseau cyclable d'est en ouest ; le développement et la promotion de haies démonstratrices ; une étude pour intensifier les zones d'activité

économique ; une expérimentation pour une production d'énergie solaire dans le faisceau autoroutier ; et un processus d'innovation routière et en faveur des mobilités.

Comment l'Atelier a-t-il aidé les acteurs locaux à se projeter sur ces enjeux de la transition écologique ? Quelles actions inscrites dans la feuille de route est-il prévu d'engager concrètement ? Pour répondre à ces questions, la DGALN a souhaité mettre en avant des acteurs clés apportant chacun leur point de vue. Frédéric Verdier, côté collectivités, et Olivier Petiot, côté services de l'État, nous font part de leur témoignage avec quelques mois de recul.

« Dans le cadre d'un projet autour d'une autoroute, le qualificatif d'accélérateur associé à l'Atelier est approprié. »

Frédéric Verdier, maire de Besson, vice-président de Moulins Communauté en charge du développement durable et de la transition écologique

Pour aborder la problématique de l'arrivée de l'A79 au niveau des petites communes ou de l'intercommunalité Moulins Communauté, quels ont été les bénéfices de la configuration atypique de l'atelier par rapport à un cadre d'étude classique ?

En premier lieu, il est important de préciser que le projet de transformation de la route nationale à deux voies – tristement célèbre pour ses très nombreux accidents mortels – en une autoroute à quatre voies était attendu depuis très longtemps par la population. Et lorsque nous avons été informés que ce projet serait aussi un outil de valorisation de notre région, les élus

ont immédiatement répondu positivement à la proposition de participer à l'Atelier. Nous avons alors sillonné notre territoire. Et par les questions que nous nous posions les uns les autres, chacun a pu en approfondir la connaissance. Par exemple, dans le village de Besson dont je suis maire, nous nous sommes arrêtés dans l'un de nos châteaux qui est visible depuis l'autoroute. Il a suscité de nombreuses questions de la part des élus, non seulement sur son histoire mais, par extension, sur nos actions en matière de tourisme. Cette phase d'observation du territoire était nécessaire car nous-mêmes ne le valorisons pas assez, alors que nous avons un joyau. La population est timide et les visiteurs ont souvent

l'impression que les habitants n'ont pas envie de partager. Or, il suffit qu'une personne s'approche et pose des questions sur la région pour que la population montre tout à coup son vrai visage empreint de générosité. L'Atelier l'a confirmé.

Avec la crise sanitaire, un certain nombre d'urbains désireux de quitter les métropoles sont venus visiter notre territoire. Ce qui nous a donné confiance en la qualité de notre patrimoine sur le plan humain, paysager, culturel, alimentaire, et donné l'envie de partager nos ressources. De fait, l'Allier a gagné depuis en visibilité, car les touristes sont de plus en plus nombreux. Dans ce contexte, l'Atelier nous a bien aidés à identifier et valoriser tous les points forts de notre territoire afin de trouver les points de connexion qui, depuis l'autoroute, donneront l'envie aux voyageurs de s'y arrêter, de le visiter, voire d'y habiter.

Et pour cela, l'Atelier a permis de rassembler tous les acteurs et de lancer une dynamique de projet basé sur les échanges entre la Région, le Département, l'État, les communes, les intercommunalités, les associations d'habitants, les acteurs économiques locaux... Dans le cadre d'un projet autour d'une autoroute, le qualificatif d'accélérateur associé à l'Atelier est approprié.

Dans la continuité des sujets de la feuille de route de l'Atelier (charte paysagère et d'aménagement autour des bourgs et villages, régénération et valorisation des haies, mobilités cyclables, tourisme vert, etc.), dans quels chantiers porteurs en matière de transition écologique votre territoire a-t-il commencé à s'engager à son échelle ou en partenariat avec d'autres territoires ?

Concernant le réseau de pistes cyclables et celui des sentiers de randonnée, nous travaillons sur un schéma qui se prolongera hors des limites de

l'agglomération puisque, non seulement nous ne voulons pas vivre en autarcie, mais que c'est aussi l'un des moyens d'éviter l'effet « tunnel » des autoroutes. Avec l'office de tourisme de Moulins Communauté, nous développons actuellement une offre de vélos électriques, comprenant des équipes pour assurer l'entretien pendant la saison d'été. Un réseau d'offices se constitue pour proposer des offres adaptées au tourisme vert. Les gîtes de France sont très actifs à ce sujet. Par ailleurs, nous sommes en train de réfléchir à une zone bivouac.

Nous travaillons aussi sur le label Ramsar, de reconnaissance internationale, qui récompense et valorise les actions de gestion durable des zones humides et encourage ceux qui les mettent en œuvre. Le dossier de candidature concerne l'Allier, le principal affluent de la Loire, de 420 kilomètres de long, l'une des dernières grandes rivières sauvages d'Europe, peu aménagée par l'homme en comparaison aux autres grands cours d'eau, et d'une incomparable richesse écologique.

Les paysages de notre territoire étant caractérisés par les bocages, le chantier de restauration et de plantation de haies bocagères a bénéficié du dernier plan de relance du gouvernement. Il a commencé et se poursuit avec des agriculteurs et les associations Mission Haies et Symbiose Allier. Au printemps, aura lieu une journée de rencontres avec la présence notamment de la DDT et Moulins Communauté. À noter qu'au-delà de son atout en matière de biodiversité, la taille des haies génère du bois combustible qui pourrait à terme remplacer le propane et le fioul.

« L'Atelier a fait prendre conscience que la dimension écologique était au moins aussi importante que la dimension économique. »

Olivier Petiot, directeur adjoint, Direction départementale des territoires de l'Allier

Comment l'Atelier a-t-il permis aux collectivités participantes d'aborder autrement l'infrastructure en cours de construction qu'est l'A79 ? Comment les enjeux de développement territorial ont-ils été revisités, notamment à l'aune de la transition écologique ?

Initialement, la demande de faire de l'autoroute A79 un vecteur de développement de l'Allier venait des élus, soucieux de l'attractivité de leur département. Cependant, bien que les élus connaissent les enjeux de transition écologique, l'Atelier leur a fait prendre conscience, grâce aux discours et analyses convergents des différents acteurs, notamment des associations environnementalistes, que la dimension écologique était au moins aussi importante que la dimension économique. Ce qui a ouvert tout un champ de possibles – dont les élus se sont emparés – sur la valorisation du patrimoine naturel autour de l'autoroute, sur sa capacité à rendre le territoire de l'Allier plus attractif, à générer du tourisme, etc. Il s'est agi également de confirmer que le département dispose de paysages relativement préservés, de milieux peu anthropisés et d'une structure bocagère remarquable, qui concourent à la qualité de vie de ses habitants et doivent être préservés. C'est bien cette double approche, à la fois économique et écologique, que nous cherchons aujourd'hui à développer dans les suites de l'Atelier.

L'Atelier a-t-il eu déjà des effets au niveau des intercommunalités comme du département ?

En lien avec une des actions proposées dans l'Atelier et grâce aux financements issus du Plan de relance, des premières expérimentations s'engagent avec l'association « Plantons des haies ». Des agriculteurs ont ainsi été accompagnés pour planter environ 40 kilomètres de haies bocagères qui doivent servir de modèle pour les 32 000 kilomètres de haies existantes et potentiellement à valoriser. Moulins Communauté souhaite par ailleurs travailler à créer une filière économique autour de l'exploitation des haies. Par exemple,

en rémunérant les agriculteurs pour leur entretien, en utilisant la biomasse qu'elles produisent pour alimenter des chaudières à bois, méthaniseurs...

Concernant la pratique du vélo, l'Allier dispose d'un bon réseau d'itinéraires cyclables. En revanche, un certain nombre d'entre eux longent des routes départementales moins accessibles au plus grand nombre. L'Atelier a ainsi fait émerger le besoin d'aménager un réseau de voies vertes sur l'axe est-ouest du département qui serait interconnecté avec les voies en projets ou réalisées le long de l'Allier, du Cher et de la Loire. Suite à l'atelier, ce projet de voie verte commence à se structurer : d'une part, il est inscrit dans deux contrats de relance et de transition écologique (CRTE) ; d'autre part, il fait l'objet de discussions pour être inscrit, tout ou partie, dans le volet territorial du Contrat de plan État-Région (CPER).

En termes d'attractivité du département, un travail spécifique a été conduit entre le concessionnaire de l'autoroute et les collectivités (Conseil départemental, Moulins Communauté principalement) pour que l'aire de service de l'A79 soit aussi une vitrine du département de l'Allier (produits locaux, présentation du territoire). Il s'agit ici de donner à voir ce qu'est l'Allier et donner l'envie aux usagers, qui y stationnent sur un temps réduit, de le visiter, voire d'y habiter.

Sur quels objets prolonger ou relancer la dynamique créée lors de l'Atelier avec les collectivités et les autres acteurs associés ?

Les discussions avec Eiffage se poursuivent afin d'intensifier les animations sur les aires de l'A79. Des liens seront à établir entre les aires de repos et des points d'attractivité du territoire, par exemple avec Le Pal, le parc d'attractions et animalier qui attire 600 000 visiteurs par an – ce qui, pour l'Allier, est un chiffre considérable, avec le Centre national du costume de scène (CNCS) à Moulins ou encore la forêt de Tronçais... Le principe est aussi de mettre en cohérence les diverses actions de promotion touristique du département.

Dans la suite de l'Atelier, la démarche 1 % paysage et développement de l'A79 a été engagée par la DREAL. L'objectif sera, dans la limite du cadre du 1 %, de soutenir les propositions faites lors de l'Atelier.

Concernant les zones d'activité économique (ZAE), quelques acteurs ont proposé qu'une démarche concertée puisse être engagée avec plusieurs objectifs : constituer une offre cohérente et adaptée sur le territoire, promouvoir des aménagements plus qualitatifs. L'idée est de mettre en réseau les différentes collectivités en charge du développement des ZAE pour un

partage d'expériences et de connaissances sur les volets énergétiques, paysagers, sur la thématique de la sobriété foncière, la gestion de la ressource en eau ou encore la question des mobilités. L'enjeu est bien que le territoire intègre la transition écologique comme un véritable atout et une plus-value pour attirer des entreprises, de plus en plus soucieuses de cette dimension.

Ces quelques exemples pour illustrer l'intérêt de poursuivre les réflexions engagées par l'Atelier dont la déclinaison s'inscrit nécessairement sur un temps long.

Des projets soutenables autour de l'aéroport Nantes-Atlantique et du lac de Grand-Lieu

Denis Crozier, Cerema,
et Gweldaz Le Sauze, DDTM de Loire-Atlantique.

Le quadrant sud-ouest de la métropole nantaise est marqué et structuré par la présence de deux grandes entités que sont le lac de Grand-Lieu et la plate-forme aéroportuaire Nantes-Atlantique. Autour du lac et de l'aéroport gravitent plus particulièrement douze communes, quatre établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et deux schémas de cohérence territoriale (SCoT). Le maintien de l'aéroport après plus de trente années de questionnements et rebondissements quant à un projet de transfert à Notre-Dame-des-Landes, ainsi que la dynamique de mise en tourisme du lac conduisent à réinterroger l'identité future de ce territoire.

La décision du maintien de l'aéroport de Nantes-Atlantique est le fait déclencheur de l'Atelier des territoires sur le thème «Vivre et travailler à proximité de l'aéroport Nantes-Atlantique et autour du lac de Grand-Lieu». Le sujet est éminemment controversé, d'autant que l'ensemble des décisions liées à son réaménagement étaient encore en cours de discussion au moment du déroulement de l'Atelier. C'est donc un objet mouvant dont on ne connaît pas toutes les implications. La plate-forme aéroportuaire est constituée d'un site économique majeur avec l'entreprise Airbus, un pôle logistique et le nouveau pôle Jules-Verne tourné vers la recherche appliquée et le *manufacturing*. Au-delà des impacts directs sur le territoire (bruit, flux de passagers, mobilisation de foncier, etc.) pris en compte par ailleurs, notamment dans le cadre de l'Observatoire territorial autour de Nantes-Atlantique⁵, le maintien de l'aéroport modifie la trajectoire de développement et le récit fédérateur de tout le quadrant sud-ouest de la métropole.



Vue aérienne de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Une infrastructure aux enjeux territoriaux multiples : socio-économie ; nuisances sonores ; qualité de l'air et santé ; milieux naturels et climat, etc.

⁵ Voir en ligne sur www.otana.fr.



Travail collaboratif sur carte lors de l'atelier du quadrant sud-ouest nantais.

Comprendre la complexité du système d'acteurs

Dans ce contexte, la parole des acteurs socio-économiques qui façonnent ce territoire et qui ont été rencontrés, interviewés et associés pendant l'Atelier (chefs d'entreprise, directeur du pôle de recherche, gestionnaire de la réserve naturelle nationale, agriculteurs, représentants de la fédération de chasse, responsable d'un tiers lieu, membre d'un syndicat agricole, etc.) permet de prendre la mesure de la diversité des aspirations, d'identifier des signaux faibles et « faire » territoire au-delà des frontières administratives. À titre d'illustration, la question des mobilités abordée avec les acteurs de la société civile a ainsi mis en avant la nécessaire relation de coopération entre une métropole nantaise très attractive et les territoires adjacents, aux fins notamment d'influer significativement sur les défis de la mobilité de demain (très fort taux de déplacement vers la métropole avec des effets de congestion, d'augmentation des distances et durées de trajets) en questionnant le rééquilibrage entre zones d'emploi et lieux de résidence. La multiplicité des points de vue a par ailleurs aidé à comprendre la complexité du système d'acteurs impliqués dans la protection et la valorisation du lac de Grand-Lieu. Cela a également permis de mettre en avant des projets innovants sur les territoires (lieu de *coworking* en centre-bourg, association d'entreprises pour un parc d'activités durable ou encore ferme expérimentale, etc.) et des activités dans l'ombre (pratiques agricoles aux abords directs de l'aéroport, par exemple, avec valorisation de circuits

courts, etc.). Les témoignages et retours d'expérience ont eu pour effet de bousculer les *a priori*, notamment quant à la place significative de ces activités inscrites dans des dynamiques de transition écologique dans le tissu économique et social local.

Pour une structuration de filières et une montée en puissance des acteurs économiques

Les projets qui se dessinent dans cet Atelier reposent sur la préservation et la valorisation de l'eau et des paysages associés. La feuille de route issue de l'Atelier propose d'amplifier le « *slow tourisme* » déjà expérimenté sur le territoire et de développer des filières liées à l'économie du vivant (agriculture durable, génie écologique, solutions fondées sur la nature, tourisme naturaliste, etc.) pour entretenir les paysages de l'eau. Une des pistes est également de mobiliser les acteurs des filières économiques plus traditionnelles (grandes entreprises implantées localement) dans cette dynamique au travers du mécénat, de démarches d'exemplarité environnementale et des projets de compensation environnementale. Ce développement d'une économie favorable à la protection des milieux naturels nécessitera, au-delà des aspects juridiques et financiers, une adhésion des chambres consulaires et des entrepreneurs du territoire (aménageurs, promoteurs, entreprises, etc.).

En parallèle, la feuille de route propose également de développer de nouvelles formes de périurbanité au travers d'habitats ou d'activités plus denses et plus diversifiées qui limitent l'artificialisation et favorisent les mobilités décarbonées, notamment en promouvant des centres-bourgs et des zones d'activité économique plus mixtes qui rapprochent les services et l'emploi des habitants.

Cette montée en puissance d'un développement économique et d'un aménagement du territoire fondés sur la transition écologique devra également pouvoir s'inscrire dans des orientations et stratégies territoriales partagées, afin d'éviter tout effet de concurrence territoriale. Le renforcement des relations de coopération et de réciprocité entre les EPCI et notamment avec la métropole nantaise a constitué un sujet de débat récurrent de l'Atelier et aura sans doute vocation à s'accroître (un contrat de réciprocité entre Nantes Métropole et le Pays de Retz a déjà été signé en avril 2019).

Le parc d'activités du Bois fleuri : une confrérie locale de la transition écologique

Le témoignage de Didier Hilaire, Inter-entreprises du parc d'activités (Iepad) du Bois fleuri La Chevrolière*.

L'inter-entreprises du parc d'activités du Bois fleuri La Chevrolière est née en 2011 de la rencontre d'un chef d'entreprise, alors conseiller municipal délégué à la vie économique de La Chevrolière, et du responsable Santé Sécurité Environnement d'Armor — une entreprise alors en éveil sur les enjeux de responsabilité sociétale des entreprises (RSE), plus particulièrement sur son volet intégration territoriale. Leur idée est de transformer les parcs anciens de la communauté de communes de Grand-Lieu (aujourd'hui Grand-Lieu Communauté) en un parc d'activités intégrant pleinement les enjeux de transition écologique. Douze entreprises et les parties prenantes du territoire se sont attelées à la tâche. La démarche de l'Atelier des territoires fait totalement écho à cette mise en œuvre d'une écologie industrielle et territoriale.

En tant qu'acteurs des entreprises, nous devons assumer un rôle social et écologique. Il n'est plus possible en effet de développer des zones d'activité économique comme dans les années 1970, et c'est tant mieux ! Une collectivité ne peut plus (ou ne devrait plus pouvoir) décider d'implanter une zone sans concerter. Dans le contexte actuel, il est impensable de construire des cubes moches pas chers, qui dégradent les paysages, qui sont en outre des passoires énergétiques, pas agréables à vivre pour les salariés et pour les utilisateurs, dans un espace sans vie et sans biodiversité. Un parc d'activités peut être un lieu de partage, de solidarité et de bienveillance entre les entreprises.

S'engager

Dès 2013, l'Iepad du Bois fleuri La Chevrolière a développé une gestion performante de ses déchets. Et, très vite, elle a souhaité agir au-delà des entreprises membres et se mettre au service du territoire. C'est dans ce cadre qu'elle a pris part au plan climat-énergie territorial (PCET) en s'engageant sur deux axes stratégiques : la recherche de solutions de maîtrise de l'énergie et la mobilité durable (covoiturage pour les salariés, aménagements

* Didier Hilaire est responsable santé sécurité environnement chez Armor, membre de l'Iepad. Propos recueillis par Judith Ferrando Y Puig et Florian Muzard.



Le pôle Jules-Verne, pôle d'activités axé sur la recherche appliquée, situé aux abords de l'aéroport de Nantes-Atlantique.

piétons et cyclables pour développer la mobilité douce sur le territoire et offrir une meilleure desserte en transports en commun pour le parc).

Aujourd'hui, nous voulons aller plus loin avec le projet de gestion de l'intégration territoriale et environnementale (Gite), qui vise à préserver et développer la biodiversité locale, inscrire notre parc d'activités dans les continuités écologiques du territoire et en faire un lieu d'éducation à l'environnement.

Ces stratégies sont indispensables pour attirer de jeunes salariés, d'autant que nous avons des difficultés à trouver des candidats pour nos offres d'emploi. L'environnement, la qualité de vie au travail (par exemple, un restaurant d'entreprise), l'esthétique des lieux comptent de plus en plus pour les jeunes générations de travailleurs.

En parallèle, nous devons accompagner la prise de conscience de ces enjeux environnementaux et sociétaux chez nos salariés qui, trop souvent encore, ne prennent pas le temps de venir à nos ateliers sur la transition écologique. Ils ne font pas toujours le lien entre leur engagement comme citoyens et ce qu'ils peuvent transformer dans leur lieu de travail. Heureusement, les mentalités bougent vite, notamment grâce à la diffusion des différents messages du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (Giec) dans la société.

Dialoguer

L'une des clés pour entraîner les acteurs économiques est de décloisonner les différentes activités d'un territoire, autrement dit de faire dialoguer les acteurs, notamment les industries et les entreprises, les agriculteurs, les collectivités locales pour faire évoluer les représentations réciproques. Trop souvent, les entreprises sont vues comme des pollueurs et les responsables du trafic de poids lourds sur les routes. Comment faire tomber ces barrières ? Si l'on veut relever les défis écologiques, il nous faut créer des passerelles, nous connaître, trouver des projets communs et des synergies pour les actions portées par chacun de manière trop isolée aujourd'hui. C'est par la conduite de projets en commun, avec la prise de conscience de nos intérêts partagés mais aussi par le plaisir de l'échange de pair-à-pair que nous trouverons des ressorts nouveaux pour l'action. Par exemple, la ligne verte entre le lac de Grand-Lieu et le centre-bourg de La Chevrolière a d'abord été imaginée sans le parc d'activités. En étant partie prenante de la réflexion, nous avons pu réfléchir à comment raccorder cette ligne verte au parc en complétant les trames vertes, par des aménagements bocagers.

D'une « bonne pratique » à une dynamique pérenne

Au regard de mon expérience, je vois trois facteurs clés pour qu'une « bonne pratique » comme celle que nous avons fait émerger se transforme en dynamique pérenne. D'abord, le leadership du terrain : cela tient souvent à une personne clé à l'initiative d'un projet et qui entraîne d'autres acteurs dans le cadre d'une émulation collective. Tel est le cas de l'entreprise qui a eu l'idée de l'epad et a fédéré de nombreux partenaires. Ensuite, une puissance publique à la fois facilitatrice et qui laisse de la place et de la capacité d'initiative aux acteurs locaux, sans être dans une posture uniquement prescriptive ou de contrôle. Attachées à l'économie locale et en même temps à la santé écologique de leur territoire, certaines collectivités — dont celles de notre territoire — évoluent très positivement et deviennent plus attentives et aidantes pour soutenir l'émergence de projets lancés par des entreprises. Enfin, un « faire ensemble » qui soit réellement convivial. Au sein du parc, nous avons à ce titre organisé nos rencontres sur le temps du déjeuner. Cela a créé du lien et de la confiance. Entre professionnels, on parle « transition écologique », mais aussi *business* et difficultés du moment. Petit à petit, de manière informelle, cela a installé une sorte de « confrérie » très engagée dans la transition écologique de ce territoire du Pays de Retz.

Comment réinscrire les infrastructures dans leur environnement ?

Clément Bollinger et Prune Schwab, Caudex

Dans le Pays de Vesoul et du Val de Saône et le Pôle d'équilibre territorial et rural (PETR) Mâconnais Sud Bourgogne et, à plus large échelle, dans la région Bourgogne-Franche-Comté, majoritairement rurale, les projets de transition sont susceptibles de concerner en grande partie les filières et les pratiques agricoles ou sylvicoles, et par conséquent les paysages qu'elles ont façonnés. Considérer le paysage comme déclencheur et résultant d'un projet de transformation pose de nombreuses questions, notamment celle de la réinscription des infrastructures.

Sur le périmètre de l'Atelier des territoires de Bourgogne-Franche-Comté, l'impact des infrastructures routières, ferrées ou hydrauliques sur l'organisation spatiale, les développements urbains, et donc les paysages, est très fort et provoque de véritables coupures. Les faisceaux ferrés des agglomérations de Vesoul et de Mâcon, l'autoroute A6 et la récente A406 entre la côte viticole et la plaine alluviale des bords de Saône, la rocade de Vesoul autour de la Motte, le tout récent contournement de Port-sur-Saône, les portions de canal qui coupent les méandres de la Saône en perturbant l'organisation du lit majeur, la ligne TGV Paris-Lyon-Marseille qui tangente la ville de Cluny sont autant de situations marquantes qui posent des questions communes dans le cadre de la démarche Atelier.

Comment mieux insérer ces infrastructures dans les territoires traversés, en réduire les impacts et susciter des interactions positives ? Comment reconstituer des éléments paysagers porteurs de biodiversité en s'appuyant sur les délaissés créés ? Comment redimensionner certains ouvrages dont les usages ont changé ? Ce sont quelques-unes des questions abordées durant l'atelier.



À Vesoul, un faisceau ferré au contact des emprises Peugeot, des espaces verts résiduels et des corridors incluant des friches supports de biodiversité.

D'une réflexion limitée à l'infrastructure de protection à une vision plus écosystémique

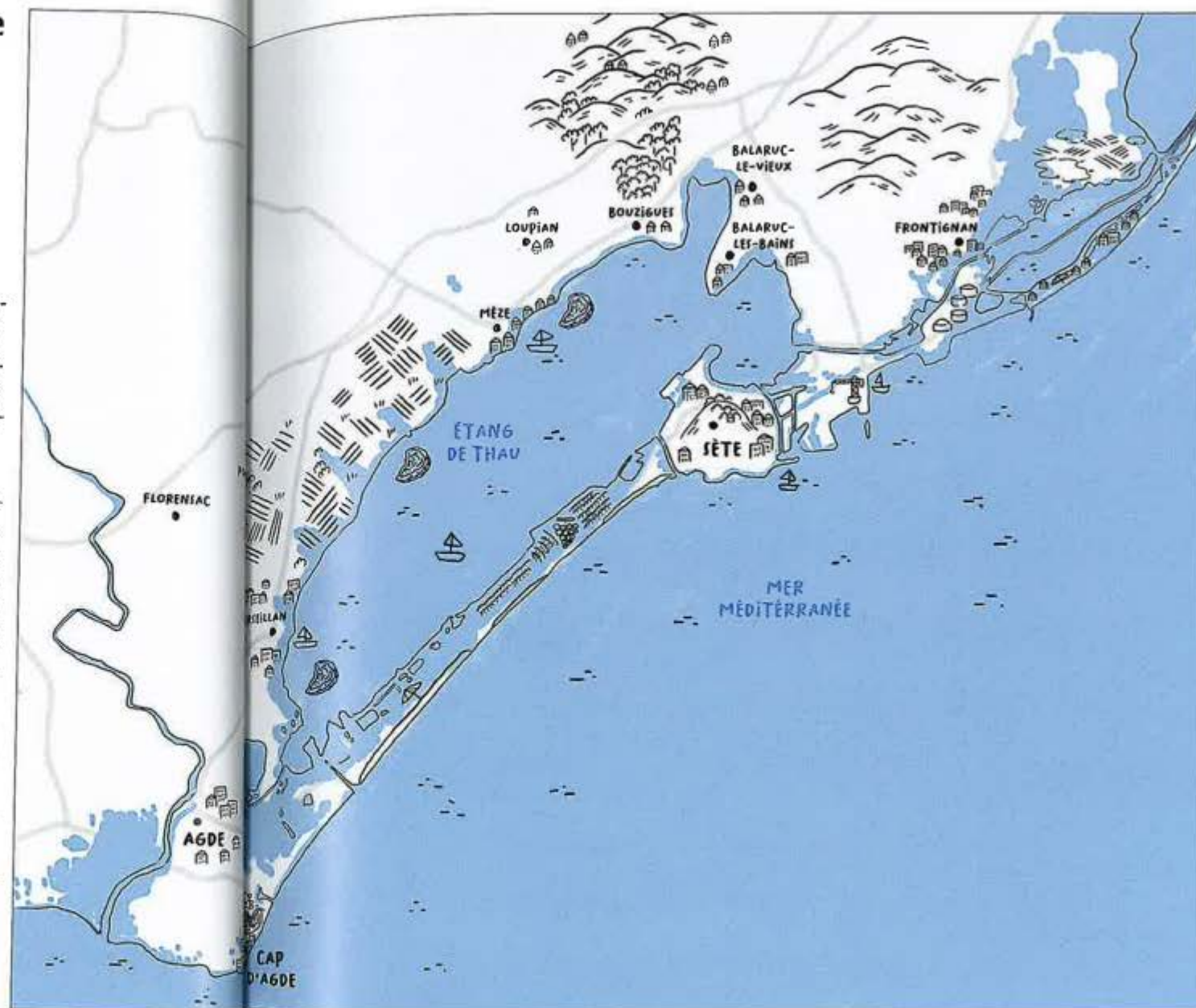
Léa Gérard, DREAL Occitanie, Delphine Caffiaux et Pauline Queulin, DDTM Hérault

Sur le territoire de la commune de Frontignan (Hérault), l'érosion observée pousse les collectivités à tenter de se prémunir contre la disparition des plages et les intrusions et submersions marines des zones habitées. C'est ainsi qu'en 2010 le maire de Frontignan et l'agglomération de Sète ont approché les services de l'État avec un projet initial de plage d'agrément, à usage purement balnéaire. Retour d'expérience instructif.

La Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) a réalisé un travail d'accompagnement pour inciter les collectivités à considérer le sujet de manière plus globale et de manière compatible avec la Stratégie régionale de gestion intégrée du trait de côte (SRGITC). Un projet de protection et de mise en valeur du lido de Frontignan a finalement vu le jour. Il concernait la zone urbanisée sur le lido, avec des réfections et mises en état d'ouvrages de protection existants, d'importants rechargements de plage, et surtout le renforcement ou la création d'un cordon dunaire continu. L'instruction a été longue — elle s'est étalée sur deux ans —, avec un achèvement des travaux à l'été 2021. Ce qui est remarquable dans ce projet, c'est l'aspect pédagogique de l'instruction. Le projet a permis une réelle prise de conscience collective de la problématique de gestion du trait de côte.

Les riverains en première ligne étaient initialement opposés au projet, notamment du fait du cordon dunaire qui masquerait la vue sur la mer et qui rendrait plus difficile l'accès direct à la plage. Mais, au cours de l'enquête publique, les résidents ont compris que le cordon était nécessaire pour les protéger en permettant de retrouver un fonctionnement naturel du système, sans être en rien une solution définitive. On ne faisait en effet que gagner du temps sur la mer qui avance, et une vision à plus long terme du secteur était indispensable.

Ainsi, l'une des cautions du projet a été l'engagement de la communauté d'agglomération à réfléchir à un futur plus lointain (2070-2100) et à travailler sur la recomposition de ce secteur, les protections n'étant que temporaires. Or les collectivités sont encore aujourd'hui relativement démunies pour appréhender la recomposition spatiale du littoral et manquent d'outils. De là est née l'idée de répondre à l'appel à manifestation d'intérêt de l'Atelier des territoires et d'y associer le grand public.



Carte de la submersion prévisible à 2100, selon un scénario d'élévation du niveau d'eau de 1,1 mètre.