

### Fournir des infrastructures durables sur le plan environnemental et résistantes au changement climatique

L'ampleur et l'urgence de la crise climatique appellent une nouvelle approche globale de la planification et de la réalisation d'infrastructures. Pour atteindre l'objectif d'émissions nettes nulles en 2050, il faudra porter l'investissement annuel total dans le secteur de l'énergie de 2 300 milliards USD ces dernières années à 5 000 milliards USD à l'horizon 2030 (AIE, 2021). Pour les énergies propres liées aux transports, cette augmentation devrait passer de 75 milliards USD par an à plus de 570 milliards USD d'ici 2030 (AIE, 2021). Dans le même temps, les actifs d'infrastructure et leur fonctionnement seront de plus en plus exposés aux effets du changement climatique, ce qui exigera une approche intégrée du renforcement de la résilience climatique. Dans ce contexte, la Recommandation de l'OCDE sur la gouvernance des infrastructures souligne la nécessité d'améliorer l'action gouvernementale à l'appui de la mise en service d'infrastructures durables sur le plan environnemental et résistantes au changement climatiques, et de collaborer avec le secteur privé et la société civile pour œuvrer collectivement à la réalisation des objectifs de l'action en faveur du climat.

L'indicateur de l'OCDE sur la gouvernance des infrastructures (IGI) de l'OCDE sur le service d'infrastructures durables et résistantes au climat donne un aperçu des différents éléments qui favorisent la création de telles infrastructures : conditions favorables, planification jusqu'à l'évaluation des projets, préparation du budget d'investissement, financement et suivi. Les valeurs de l'indicateur par pays sont comprises entre 0.19 et 0.93, la moyenne de l'OCDE étant de 0.52 (graphique 8.7). Les pays ont appliqué quelques bonnes pratiques, mais des améliorations sont possibles dans toutes les cinq sous-rubriques.

La plupart des pays de l'OCDE sont conscients de l'importance d'une planification rigoureuse pour rendre les infrastructures durables et résilientes, et beaucoup ont établi des lignes directrices les implémenter: 69 % d'entre eux, dont les données sont disponibles (20 sur 29), en ont défini pour l'adaptation au changement climatique, 66 % (19) pour l'atténuation du changement climatique, 55 % (16) pour les questions liées à la biodiversité et 48 % pour les solutions naturelles (14) (tableau 8.8). Ces lignes directrices sont essentielles pour développer des systèmes d'infrastructures résistantes au climat et promouvoir l'utilisation d'infrastructures vertes pour compléter ou remplacer les infrastructures grises. Les lignes directrices peuvent également favoriser l'intégration de considérations environnementales et climatiques dans la planification et la réalisation des infrastructures. Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas en Espagne, par exemple, coordonne les travaux du groupe de travail transversal sur le changement climatique et la résilience des routes en vue d'élaborer des lignes directrices pour l'intégration des éléments liés au changement climatique à toutes les phases du cycle de vie des routes.

Les pays pourraient aussi mieux utiliser les outils méthodologiques pour intégrer les questions environnementales et climatiques au processus d'évaluation des projets. Tous les pays de l'OCDE dont l'information est disponible exigent une étude d'impact pour évaluer les éventuelles incidences d'un projet d'infrastructure de transport à cet égard, mais seuls 68 % (19 sur 28) en utilisent systématiquement les résultats pour guider la sélection et la hiérarchisation des projets. De plus, 63 % d'entre eux seulement (17 sur 27) imposent une étude d'impact climatique pour estimer les émissions potentielles d'un tel projet. Ils ne sont que 44 % (12 sur 27) à en utiliser systématiquement les résultats pour guider la sélection et la hiérarchisation des projets. Moins de la moitié (12 sur 26, soit 46 %) exigent que les mesures d'adaptation au changement climatique soient intégrées dans la conception d'un projet d'infrastructure de transport. Parmi eux, seuls 35 %

(9 sur 26) utilisent systématiquement des critères de résilience climatique pour éclairer la sélection et la hiérarchisation des projets (tableau 8.8).

#### Méthodologie et définitions

Les données proviennent de l'Enquête de l'OCDE sur la gouvernance des infrastructures de 2022 et des indicateurs de l'OCDE sur la gouvernance des régulateurs sectoriels (iREG) de 2021. Ces derniers présentent des données actualisées sur la politique réglementaire et les pratiques de gouvernance au 1er janvier 2021, sur la base des réponses fournies par les organismes publics responsables de la réforme réglementaire. L'enquête a été conduite en mai 2022 et réunit les réponses de 34 pays de l'OCDE. Le Danemark, la Hongrie, Israël et les Pays-Bas n'y ont pas participé. L'enquête porte sur les mesures et pratiques en place au niveau national/fédéral pendant sa mise en œuvre (de mai à octobre 2022), et ne couvre pas celles qui sont propres aux échelons infranationaux. L'Espagne et les États-Unis ont signalé des changements depuis lors. Les répondants sont essentiellement de hauts fonctionnaires de ministères centraux/fédéraux de l'infrastructure, des travaux publics et des finances, d'organismes d'infrastructure et d'autres ministères compétents. L'IGI sur la gouvernance au service d'infrastructures durables sur le plan environnemental et résistantes au changement climatique comporte cinq sous-rubriques de même coefficient (20 %) : les conditions favorables, la planification, l'évaluation des projets, la budgétisation et le financement des investissements et le suivi. L'indice global est compris entre 0 (valeur la plus basse) et 1 (la plus élevée).

Les solutions naturelles sont des actions visant à protéger, conserver, restaurer, utiliser durablement et gérer les écosystèmes terrestres, d'eau douce, côtiers et marins, naturels ou modifiés, qui répondent aux défis sociaux, économiques et environnementaux de manière efficace et adaptative, tout en offrant simultanément des avantages en termes de bien-être humain, de services écosystémiques, de résilience et de biodiversité (Assemblée des Nations Unies pour l'Environnement).

#### Pour en savoir plus

AIE (2021), *World Energy Outlook 2021*, Agence internationale de l'énergie, <https://www.iea.org/reports/world-energy-outlook-2021>.

OCDE (2020), « Recommandation du Conseil sur la gouvernance des infrastructures », *Instruments juridiques de l'OCDE*, OCDE, Paris, <https://legalinstruments.oecd.org/fr/instruments/OECD-LEGAL-0460>.

#### Notes relatives aux graphiques

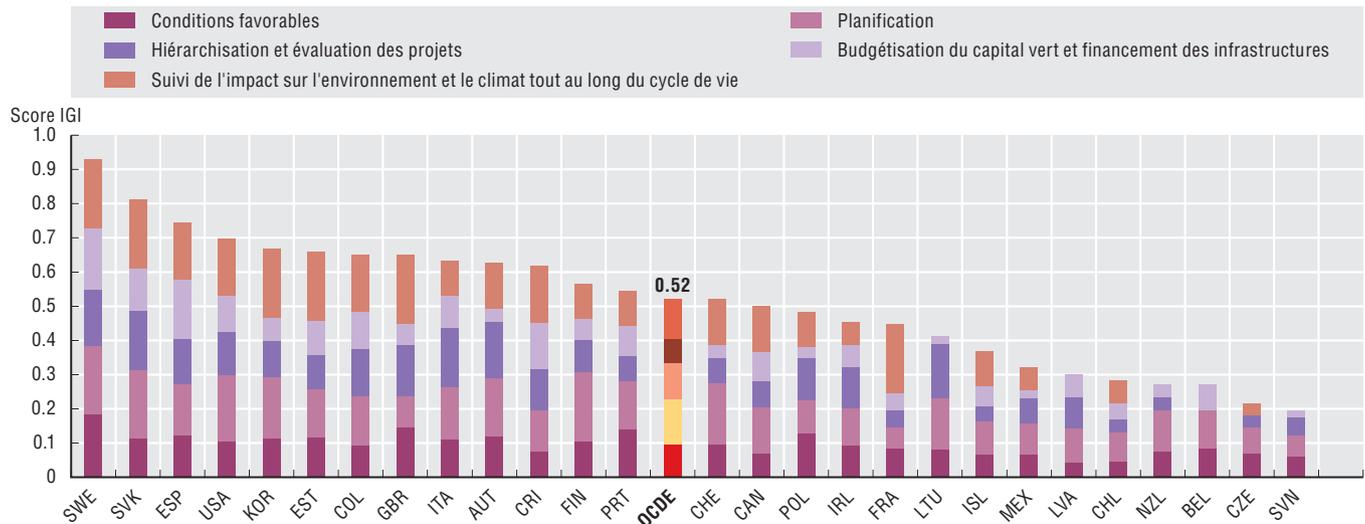
Les données pour l'Allemagne, l'Australie, la Grèce, le Japon, le Luxembourg et Türkiye ne sont pas disponibles. Les données pour la Belgique sont basées sur les réponses de la Flandre uniquement.

8.7. Les données de la Belgique (Flandres) ne sont pas complètes pour cet indicateur. Le graphique ne comprend que les sous-rubriques pour lesquelles on dispose de données complètes (les scores de la Belgique [Flandres] ne sont pas pris en compte dans la moyenne de l'OCDE). Les données concernant la Norvège ne sont pas disponibles.

## 8. PLANIFICATION ET MISE EN SERVICE DES INFRASTRUCTURES

### Fournir des infrastructures durables sur le plan environnemental et résistantes au changement climatique

#### 8.7. Fournir des infrastructures durables sur le plan environnemental et résistantes au changement climatique, 2022



Source : OCDE (2022), Enquête sur la gouvernance des infrastructures – Partie V : Fournir des infrastructures durables sur le plan environnemental et résistantes au changement climatique ; OCDE (2021), Enquête sur la gouvernance des régulateurs sectoriels.

StatLink <https://stat.link/6grwsc>

#### 8.8. Intégrer les considérations environnementales et climatiques dans la planification et l'évaluation des projets, 2022

Pays	Lignes directrices relatives aux infrastructures	Évaluation de l'impact environnemental des infrastructures de transport	Évaluation de l'impact climatique des infrastructures de transport	Intégration des mesures d'adaptation dans la conception des infrastructures de transport
Autriche	■□▲△	●	●	●
Belgique (Flandres)	▲	●	..	..
Canada	■□▲	○	○	◇
Chili	■	○	◇	◇
Colombie	■□▲△	●	●	●
Corée	■▲▲	●	●	◇
Costa Rica	■□▲△	○	○	○
Espagne	■□▲	○	○	●
Estonie	■□	○	○	◇
États-Unis	■□▲△	●	●	◇
Finlande	■□▲△	●	●	◇
France	×	●	◇	◇
Irlande	■□	●	●	◇
Islande	□▲△	●	◇	◇
Italie	■□▲	●	●	●
Japon	▲	..	..	..
Lettonie	×	○	◇	○
Lituanie	■□▲	●	●	●
Mexique	×	●	◇	◇
Norvège	□▲	●	●	..
Nouvelle-Zélande	■□▲	○	◇	◇
Pologne	■▲	○	○	○
Portugal	■□▲	●	◇	●
République slovaque	■□▲△	●	●	●
République tchèque	■□	○	◇	◇
Royaume-Uni	×	●	●	●
Slovénie	×	●	◇	◇
Suède	■□▲△	●	●	●
Suisse	■□▲△	●	◇	◇
<b>Total OCDE</b>				
■ Adaptation	20			
□ Atténuation	19			
▲ Intégrer les solutions naturelles dans la conception des infrastructures	14			
△ Intégrer les considérations relatives à la biodiversité dans la planification des infrastructures	16			
× Aucune	5			
● Nécessaire et utilisée pour la sélection et la hiérarchisation des projets		19	12	9
○ Nécessaire, mais non utilisée pour la sélection et la hiérarchisation des projets		9	5	3
◇ Non requise			10	14
.. Indisponible		1	2	3

Source : OCDE (2022), Enquête sur la gouvernance des infrastructures – Partie V : Fournir des infrastructures durables sur le plan environnemental et résistantes au changement climatique.

StatLink <https://stat.link/9ofve7>



Extrait de :  
**Government at a Glance 2023**

Accéder à cette publication :  
<https://doi.org/10.1787/3d5c5d31-en>

**Merci de citer ce chapitre comme suit :**

OCDE (2023), « Fournir des infrastructures durables sur le plan environnemental et résistantes au changement climatique », dans *Government at a Glance 2023*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/5bcff6d-fr>

Ce document, ainsi que les données et cartes qu'il peut comprendre, sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région. Des extraits de publications sont susceptibles de faire l'objet d'avertissements supplémentaires, qui sont inclus dans la version complète de la publication, disponible sous le lien fourni à cet effet.

L'utilisation de ce contenu, qu'il soit numérique ou imprimé, est régie par les conditions d'utilisation suivantes :  
<http://www.oecd.org/fr/conditionsdutilisation>.