



## L'Université de la Ville de Demain : la ville bas-carbone pour tous

### Groupe n°3 :

#### Agir sur les émissions indirectes dans le bilan carbone des villes

**Constat** : agir sur le bilan carbone d'un nombre limité de villes (1), acteurs clés de la lutte contre le changement climatique (2), peut réduire significativement les émissions.

**Enjeux** : pour atteindre cet objectif, l'enjeu est de se focaliser sur les émissions indirectes des villes, ce qui implique d'agir à la bonne échelle, dans une démarche partenariale et dans une approche fondée sur l'analyse en cycle de vie et les usages.

#### Propositions :

1. **Méthodologie** : définir des méthodologies communes de comptabilité carbone entre acteurs privés et publics et mettre en place des règles de partage de données environnementales entre ces acteurs, y compris via l'open data.
2. **Évaluation** : mesurer les performances environnementales à minima à l'échelle du quartier (bâti) et du bassin de vie (mobilité).
3. **Engagement** : développer des démonstrateurs de la ville bas-carbone pour tous à l'échelle du bassin de vie et d'emploi
4. **Gouvernance** : créer, à l'échelle du bassin de vie et d'emploi des instances de coordination et d'échanges continus entre acteurs publics et privés sur les moyens et les objectifs bas carbone qui accompagnent les projets de leur conception à leur mise en œuvre.
5. **Impact** : décloisonner les politiques d'achat publics en promouvant les achats intégrés et en systématisant la recherche du « bas carbone au moindre coût ».

\*

#### CONSTAT

Depuis l'accord de Paris, **les villes ont vu leur rôle reconnu** dans la lutte contre le changement climatique. Elles se mobilisent depuis tout autant voire, dans certaines géographies, davantage que les Etats, pour répondre à ce défi. Au-delà de la poursuite d'objectifs ambitieux de réduction de leurs émissions, **elles sont des donneurs d'ordre clés** pour faire évoluer la structure du bâti, la morphologie des villes, l'organisation du système de transport ainsi que son articulation avec le bâti et enfin les modes de vie. Les villes constituent également l'échelle pertinente pour mettre en œuvre des actions à fort impact.

Pour autant, la reconnaissance de ce rôle est récente et, en termes de connaissances scientifiques, beaucoup reste à faire pour comprendre les enjeux et améliorer les méthodes de comptabilisation des

émissions urbaines. Ce n'est d'ailleurs que récemment (2016) que le GIEC s'est ainsi du sujet, sur lequel il rend un rapport à l'été 2021.

D'ores et déjà cependant, la recherche montre que toutes les villes ne sont pas logées à la même enseigne : **il est possible d'agir sur un nombre limité de villes pour avoir un impact significatif sur l'empreinte carbone nationale et mondiale**. Les chiffres des émissions urbaines dessinent une carte des villes où l'action est prioritaire :

- Il s'agit d'abord des métropoles : 100 villes sont à l'origine de 18 % des émissions mondiales. Ces villes sont denses et à revenus élevés, en valeur absolue ou en valeur relative par rapport au reste du pays. Une autre manière de considérer l'ordre des priorités consiste à souligner qu'à l'échelle de la plupart des pays, un quart des émissions nationales sont produites par les trois premières agglomérations.
- Le deuxième type de zones prioritaires concerne les banlieues et les zones rurales aisées de pays développés, qui peuvent avoir une empreinte carbone plus élevée que les villes : ainsi, les 5 % de résidents non urbains les plus riches génèrent 32 % de l'empreinte nationale totale aux États-Unis.

## ENJEUX

Dans ce cadre, la question des émissions indirectes (*scope 3*), qui représentent l'énorme majorité des émissions des villes comme de leurs partenaires privés, prend une importance toute particulière : c'est un sujet technique mais aussi éminemment politique qui soulève un **premier enjeu de périmètre d'action territoriale**. Dans quelle mesure une action destinée à réduire les émissions de la ville peut-elle se limiter au seul périmètre de la ville ? Quelle échelle retenir pour pouvoir agir sur le *scope 3* et, si l'échelle pertinente ne correspond pas aux échelles administratives mais à celle du métabolisme de la ville (flux de déchets, de matière, d'énergie), comment agir ? **L'efficacité de l'action sur le scope 3 passe par la définition de mécanismes de gouvernance territoriale qui permette de déployer des politiques publiques pertinentes**. A cet égard, le sujet des émissions indirectes pose de manière aiguë la question des liens entre l'hypercentre et les périphéries, par exemple en matière de logistique ou de déplacements pendulaires. Enfin, dans le cas des émissions indirectes liées au transport longue distance, notamment aérien, l'enjeu est, bien au-delà du territoire local, la création de réseaux de partenaires sur un plan international, que ce soit pour développer des stratégies de réduction en amont ou en aval (analyse de cycle de vie) ou dans le cadre de stratégies de compensation.

Le deuxième enjeu est celui de la **capacité d'action effective** dans un territoire donné. Le *scope 3* est l'affaire de tout le monde et de personne à la fois. Même les villes disposant des compétences et des moyens les plus larges ne sauraient mettre en œuvre une stratégie ambitieuse de réduction des émissions indirectes sans créer un large réseau de partenaires. Ces **émissions sont celles qui, pour être réduites, exigent de mettre en place les plus fortes relations partenariales entre territoires et entre acteurs ainsi que les projets les plus transversaux**. Elles posent notamment la question de l'articulation entre les stratégies de réduction d'émissions des villes et celles des entreprises qui y exercent leur activité.

Le troisième enjeu est méthodologique. Pour agir sur les émissions indirectes, il convient de **mélanger approches technologiques et usages, analyse en cycle de vie et modes de vie**. Que l'on parle bâtiment ou moyen de transport, etc., il faut déplacer le curseur de l'objet, du produit, vers les services et les usages. Là encore, déplacer le regard implique la construction d'une vision commune entre de multiples partenaires aux horizons de temps et aux contraintes économiques différentes. Les modèles d'affaires sont à construire de même que les outils de gouvernance publique qui dessinent de la visibilité de long terme tout en favorisant l'innovation. Ceci passe nécessairement par une évaluation visant à déterminer d'une part en quoi les besoins des villes entrent en résonnance avec les stratégies

de réduction des émissions propres aux entreprises, d'autre part si des stratégies croisées villes-entreprises peuvent aider les uns et les autres à affronter la question du scope 3.

## PROPOSITIONS

**1. Définir des méthodologies communes de comptabilité carbone entre acteurs privés et publics et mettre en place des règles de partage de données environnementales entre ces acteurs, y compris via l'open data.**

Le premier champ d'action à explorer est méthodologique. Les acteurs de la fabrique urbaine doivent développer des méthodologies communes relatives qui permettent de s'entendre à la fois sur les buts poursuivis et sur les méthodologies de comptage. Notamment, dans le cas du bâtiment, le groupe de travail propose que le débat soit posé sur le choix d'une comptabilité du carbone attachée au bâtiment (analyse en cycle de vie) ou d'une comptabilité du carbone corrélée au service rendu c'est-à-dire prenant en compte l'intensité d'usage. Il s'agit également de déterminer si et comment on comptabilise les émissions évitées. Ceci passe par le partage de données environnementales entre pools d'acteurs publics et privés, voire leur mise en open data pour accélérer l'innovation.

**2. Mesurer les performances environnementales à minima à l'échelle du quartier s'agissant du bâti et à l'échelle du bassin de vie s'agissant des mobilités.**

Le deuxième champ d'action concerne la question de l'échelle d'action pertinente. Le groupe de travail propose que (1) dans le bâti, les acteurs passent de l'échelle du bâtiment à celle du quartier pour mesurer leur performance environnementale, et ainsi prendre en compte le poids de la localisation dans le bilan carbone ; (2) dans la mobilité, les émissions soient comptabilisées à l'échelle du bassin de vie ou d'emploi.

**3. Développer des démonstrateurs de la ville bas-carbone pour tous à l'échelle du bassin de vie et d'emploi qui servent de base à la redéfinition des politiques de développement urbain dans l'ensemble du territoire métropolitain**

Le troisième champ d'action vise à entraîner et convaincre. Le groupe de travail plaide pour la multiplication de démonstrateurs de la neutralité carbone, voire, plus largement des objectifs du développement durable (ODD), portés par le secteur privé et qui mêleraient, à l'échelle du bassin de vie et d'emploi, enjeux constructifs et de mobilité, dans une approche transversale et multiparténaires. Ces démonstrateurs serviraient de base à une redéfinition des politiques de développement urbain à l'échelle du territoire : ce qui fait la force d'un modèle métropolitain bas carbone n'est pas tant le poids de ses démonstrateurs mais bien l'articulation entre des projets exemplaires et le reste du territoire métropolitain. La référence, internationale, aux ODD, plutôt qu'à des labels nationaux, faciliterait la visibilité de ces démonstrateurs par-delà les frontières françaises : la ville bas-carbone pour tous est un enjeu international à l'image des nombreux acteurs publics (réseaux de ville) ou privés (entreprises) qui la portent. Cette politique de démonstrateurs pourrait être portée par un réseau de villes pionnières aux niveaux français et international.

**4. Créer, à l'échelle pertinente selon les domaines considérés (mobilité, alimentation, etc.) des instances de coordination et d'échanges continus entre acteurs publics et privés sur les moyens et les objectifs bas carbone qui accompagnent les projets de leur conception à leur mise en œuvre.**

Le quatrième champ d'action vise à agir sur la gouvernance. Le groupe de travail propose la création d'instances de coordination et d'échanges à l'initiative des villes qui réuniraient acteurs privés et publics et iraient au-delà du seul partage d'informations pour réussir à atteindre un continuum de moyens et d'actions. L'objectif de ces instances est aussi d'adapter les méthodes d'action en fonction des avancées de la science sur un sujet encore largement à explorer (méthodes glissantes).

## **5. Décloisonner et verdir les politiques d'achat publics en promouvant les achats intégrés, en intégrant l'analyse en cycle de vie et en systématisant la recherche du « bas carbone au moindre coût » donc de la « juste dépense ».**

Le cinquième champ d'action a trait aux achats publics. Sans que le groupe de travail ait tranché sur la nécessité de faire évoluer le droit ou les pratiques existantes sur la nécessité de mieux prendre en compte les critères environnementaux et l'analyse en cycle de vie sans renchérissement des coûts dans les politiques d'achat public, il propose une utilisation plus systématique des politiques d'achat intégrées, à l'encontre du compartimentage actuel qui ne favorise pas la prise en compte des critères environnementaux. Dans cette optique, il paraît nécessaire au groupe de mieux chiffrer la valeur du carbone, financière et extra-financière, de manière à faire les bons arbitrages tant en matière de réduction que de compensation des émissions. En outre, intégrer l'analyse en cycle de vie dans les politiques d'achat publics participerait *de facto* de la relocalisation d'activités sur le territoire national ou européen.