



GOVERNEMENT

Liberté
Égalité
Fraternité

SYNTHÈSE

Les 12 mesures prioritaires de la feuille de route de décarbonation de la filière de l'aménagement

Article 301 de la loi « Climat et Résilience »



Anne Fraisse

Directrice générale d'Urbain des bois
Co-présidente de la feuille de route

Demain, **l'acte d'aménager devra être massivement orienté vers la transformation de l'existant**, rompant ainsi avec 70 ans d'extension urbaine et de construction majoritairement en béton. Nécessairement, **les équilibres économiques de la filière en seront bouleversés**.

En donnant une valeur significative à la tonne de carbone évitée, les outils de financement de l'aménagement et la fiscalité favoriseront le recyclage urbain et l'adaptation de la ville au changement climatique.

Pour réussir cette transition immense, **la formation de tous** (professionnels, élus, etc.) est indispensable, dans un temps court, tant en formation initiale qu'en formation professionnelle.

Les décisions liées à la réduction des émissions carbone dans la filière de l'aménagement sont éminemment publiques. Elles sont difficiles compte tenu des changements de comportement qu'elles engendrent. Mais elles sont nécessaires, dès aujourd'hui. La durée de vie d'une infrastructure est de l'ordre d'un demi-siècle et le pas de temps de l'aménagement est de 10 ans : la planification territoriale, **les décisions que nous prenons aujourd'hui pour orienter la création de la ville n'auront des effets visibles que dans 10 ans. C'est donc maintenant qu'il faut agir.**

Cette révolution doit être accompagnée et explicitée pour être comprise, **appropriée par les habitants pour être acceptée**, tant elle concerne directement nos modes de vie. **Le récit de cette révolution, qui en est un élément essentiel, reste à construire.**

L'aménagement : une chaîne de valeur qui conditionne de nombreux autres secteurs

La filière de l'aménagement vise à **organiser le développement de logements et d'activités, construire des équipements publics, tout en sauvegardant le patrimoine et en préservant ou en restaurant des espaces naturels**, dans le cadre global d'un projet urbain*.

Cette filière **rassemble les acteurs qui participent à la production de la ville à toutes les échelles territoriales** : les collectivités, qui façonnent le territoire à travers la planification et l'acte d'aménager, les aménageurs publics ou privés, les architectes-urbanistes, les entreprises de construction et de travaux publics, ainsi que les opérateurs immobiliers, qui interviennent à l'échelle du bâtiment et de l'îlot.

L'aménagement est une chaîne de valeur qui met en jeu une ressource finie, le foncier, qu'il soit un foncier nu ou déjà bâti, l'acte d'aménager lui donne une autre nouvelle affectation. Il produit

également des **communs** qui n'ont pas de valeur marchande en soi, mais participent de la qualité environnementale, architecturale et d'usage des territoires.

L'aménagement traduit **une action volontariste de la puissance publique**, qu'il s'agisse de l'Etat, et surtout des collectivités locales, qui régulent l'usage de l'espace, sont à l'initiative des projets d'aménagement, et garantissent le financement des équipements nécessaires à l'accueil de nouvelles populations et d'activités économiques.

Enfin, l'aménagement, en structurant les territoires du quartier jusqu'au niveau national, oriente très fortement **les usages**, qu'il s'agisse d'habiter, de travailler, de se déplacer ou de se divertir. La filière de l'aménagement, de ce fait, est une **filière socle** pour la décarbonation d'autres secteurs de l'économie (les transports, le bâtiment, etc...).

*Article L.301-1 code de l'urbanisme

Un poids carbone significatif et un rôle déterminant pour la trajectoire carbone nationale

L'élaboration de la feuille de route de décarbonation de l'aménagement a permis de dresser un inventaire des émissions de gaz à effet de serre qui en dépendent, ceci dans le but d'identifier des actions pertinentes en terme de réduction en distinguant :

— Les émissions **liées à l'acte d'aménager**, qui dépendent notamment de la nature du foncier (renouvellement ou en extension des secteurs urbanisés), des matériaux utilisés ainsi que des processus de construction. La durée de ces émissions est celle de la réalisation de l'opération, de 5 à 10 ans environ.

— Les émissions **liées à l'usage des espaces aménagés** contraintes par les choix fait en termes de formes urbaines et d'infrastructures déployées telles que les voiries, les réseaux d'adduction d'eau, d'énergie ou de données, les infrastructures de transports en commun ou les espaces tels que les parcs, équipements de loisirs, etc. L'impact de ces émissions est à prendre en compte pendant la période d'usage de l'aménagement, environ 50 ans.

La chaîne de valeur de l'aménagement dans toutes ses composantes, a donc un rôle déterminant dans la stratégie nationale bas-carbone.

TOTAL NATIONAL
D'ÉMISSIONS
NETTES 2019

Source : inventaire national des émissions de gaz à effet de serre, année 2019, CITEPA



ACTE D'AMÉNAGER

≈ 47 MT CO₂e

Emissions directes



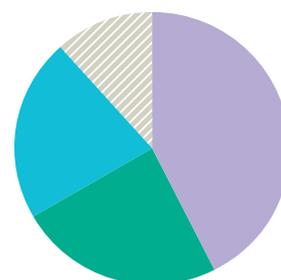
25%
artificialisation
des sols

50%
construction

USAGES INDUITS PAR L'AMÉNAGEMENT

≈ 340 MT CO₂e

Emissions directes



37%
mobilité des
personnes et
des marchandises

21%
agriculture

19%
consommation
d'énergie des
bâtiments

D'après ZEFECO, analyse des émissions de la chaîne de valeur de l'aménagement

Décarboner l'aménagement

Cette feuille de route est articulée autour de six leviers de décarbonation, déclinés en mesures concrètes, pour lesquelles les acteurs de la filière sont invités à s'engager. A l'exception des mesures de portée nationale, **l'échelle pour la déclinaison de ces actions est le territoire du quotidien, le bassin de vie.**



LEVIER 1 Connaître, quantifier, spatialiser les émissions de gaz à effet de serre dans l'aménagement et territorialiser la trajectoire nationale de décarbonation.

L'objectif de ce levier est de décliner la trajectoire nationale dans la planification territoriale afin de mettre en cohérence les décisions d'aménagement avec l'objectif général de réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'à la neutralité carbone en 2050.



LEVIER 2 Optimiser l'usage des secteurs déjà urbanisés et favoriser le renouvellement urbain.

L'aménagement doit être en priorité conduit en renouvellement des tissus déjà urbanisés : 80% de la ville de 2050 est en effet déjà construite. Le recyclage urbain étant plus complexe et plus coûteux, un soutien public est indispensable (aides économiques, ingénierie locale, actions de formation) pour accompagner les acteurs de la filière. L'intensification de la ville autour des nœuds de mobilité est aussi une piste majeure.



LEVIER 3 Mobiliser l'action foncière publique pour la décarbonation des territoires.

Le foncier nu ou bâti étant la matière première de toute opération d'aménagement, il est indispensable d'encourager les collectivités à définir une stratégie foncière, pour identifier les gisements nécessaires à la satisfaction des besoins du territoire. Dans cette perspective l'enjeu est de limiter les émissions de gaz à effet de serre, tout en maîtrisant l'évolution des marchés fonciers pour la production d'un immobilier abordable.



LEVIER 4 Développer et préserver les puits de carbone.

Les opérations d'aménagement peuvent contribuer à séquestrer du carbone, soit en contribuant à la végétalisation des villes, soit par des actions de renaturation, soit par le recours à des matériaux biosourcés. Les surcoûts pour l'aménageur pourraient être partiellement compensés en les rémunérant pour le carbone ainsi stocké.



LEVIER 5 Être mieux mobile au quotidien.

L'aménagement doit favoriser la diminution des déplacements contraints des personnes et des marchandises tout en accompagnant le report modal vers des solutions décarbonées, en particulier le vélo et les véhicules électriques. Les solutions de mobilité durable seront nécessairement différenciées dans les zones très urbaines et les zones moins denses.



LEVIER 6 Réduire les émissions de CO2 dès l'acte d'aménagement et anticiper la gestion décarbonée.

Le recours aux matériaux bio-sourcés et aux filières de emploi, notamment par la simplification des normes techniques et réglementaires, doit contribuer à la fabrique de la ville décarbonée.

Les actions à engager pour la décarbonation de la ville interrogent les acteurs sur la création de la valeur. Les ressources fiscales actuelles comme les instruments contractuels qui financent l'aménagement ne tiennent pas compte de l'effort de réduction des émissions carbone ni du financement de l'accélération cette transition écologique. Deux mesures sont proposées. La première est liée à la fiscalité locale et consiste à créer une taxe additionnelle à la taxe foncière pour soutenir la décarbonation de l'aménagement. La seconde vise à intéresser les opérateurs à la décarbonation des projets, en modulant leur participation aux équipements publics en fonction de l'ambition environnementale de leurs opérations.

12

MESURES PRIORITAIRES POUR DÉCARBONER LA CHAÎNE DE VALEUR DE L'AMÉNAGEMENT



1 Territorialiser la trajectoire carbone, à travers la généralisation des PCAET et des PLUi et harmoniser les méthodes et les référentiels d'indicateurs.

2 Encourager la mutation des zones pavillonnaires dans les PLU, notamment en introduisant des coefficients de densité minimale dans certains secteurs.

3 Accompagner la mutation des zones d'activité économique par des mesures qui introduisent la mixité fonctionnelle et facilitent leurs évolutions tout en préservant la capacité de développement de l'activité économique.

4 Établir un **scoring des opérations d'aménagement selon leur degré de contribution à la décarbonation** (rapport impacts /bénéfices) et adapter en conséquence les conditions d'application du droit de l'environnement.

5 Ajuster la fiscalité en faveur de la décarbonation de la filière. créer une taxe additionnelle à la taxe foncière dans le périmètre des infrastructures de transports en commun pour dégager de nouvelles ressources visant à intensifier l'aménagement décarboné.

Cette feuille de route a été élaborée par le secteur lui-même et constitue une proposition adressée aux pouvoirs publics. Elle vient enrichir le travail du gouvernement de mise en œuvre de la planification écologique, mais ne constitue pas la feuille de route du gouvernement.

6 Inciter les communes et leurs groupements à mettre en œuvre une stratégie foncière, appuyée notamment sur un renforcement et une généralisation des établissements publics fonciers, et sur la création de foncières.

7 Repenser les politiques de stationnement et accompagner la mutation des parkings (parkings silos reconvertis, renaturation, etc.).

8 Introduire les opérations d'aménagement sur le marché du carbone en rémunérant le carbone stocké pour contribuer au financement de l'opération d'aménagement.

9 Accompagner par la programmation urbaine la décarbonation des mobilités pour le transport de personnes et de marchandises en ménageant l'espace nécessaire au co-voiturage, aux bornes de recharges ainsi qu'au vélo, notamment l'usage du vélo-cargo pour la logistique.

10 Intéresser les opérateurs d'aménagement à des actions de décarbonation dans les contrats passés avec les collectivités (PUP, ZAC), en modulant leur participation aux équipements publics selon leur performance environnementale.

11 Introduire une approche en coût global de la programmation urbaine en généralisant les analyses en cycle de vie et en fixant l'obligation d'un diagnostic des ressources et le respect d'un taux minimal de recours aux matériaux de réemploi.

12 Normaliser les procédés constructifs bas carbone et concilier les réglementation, notamment incendie avec l'usage de matériaux bio-sourcés.