Publié le 2 décembre 2022

# La feuille de route décarbonation de la filière aménagement dans la dernière ligne droite

Lancée il y a neuf mois, l'élaboration de la feuille de route décarbonation de la filière aménagement arrive à son terme. Les cinq groupes de travail – planification territoriale, aménagement opérationnel, mobilité/aménagement, infrastructures et espaces publics décarbonés et résilients, instruments financiers – doivent remettre leurs propositions cette semaine, avant une phase de sélection et de rédaction de la feuille de route proprement dite qui s'étirera jusqu'à la fin janvier. Les questions sensibles de maîtrise du foncier, de répartition de l'effort financier ou de quantification des objectifs de la filière réclameront des arbitrages difficiles.

La feuille de route de décarbonation de la filière aménagement est en « phase d'atterrissage » a annoncé **Jean-Marie Quéméner, chef de bureau AD5 « opérations d'aménagement » de la DHUP** (Direction de l'habitat de l'urbanisme et des paysages), vendredi 25 novembre, lors de la troisième journée du cycle de conférences 2022 du RNA (Réseau national des aménageurs). Après neuf mois de réflexion, les cinq groupes de travail, consacrés à la planification territoriale, à l'aménagement opérationnel, au couple mobilité/aménagement, aux infrastructures et espaces publics décarbonés et résilients et aux instruments financiers, sont sur le point de rendre leurs conclusions.

Les propositions de chaque groupe seront transmises dans le courant de la semaine, avant d'être examinées par un comité d'experts constitué avec le concours de l'université Gustave Eiffel. Elles seront ensuite agrégées pour être passées au crible dans le cadre d'un comité de pilotage qui se tiendra le 8 décembre et qui retiendra « les idées phares », les plus à même de placer l'ensemble des acteurs sur une trajectoire efficace de réduction des émissions. Il sera alors temps de passer à la rédaction de la feuille de route proprement dite, un canevas opérationnel qui sera présenté lors d'une réunion de conclusion « autour du 19 janvier ». La feuille de route de la filière sera in fine

présentée « fin janvier, début février », dans le cadre d'un « événement beaucoup plus large », réunissant l'ensemble des ministères et agrégeant les feuilles de route de toutes les filières qui se sont prêtées à l'exercice.

## Points d'alerte sur la différenciation territoriale et la quantification des objectifs

Sans « déflorer le sujet », Jean-Marie Quéméner a évoqué les premières orientations qui découlent des cinq groupes de travail. « On trouve des idées autour de la densité désirable, sur le fait d'être mieux mobile et moins mobile, sur les paysages et la planification… Il y beaucoup de questions qui tournent autour du foncier – le foncier non conventionnel, le foncier bas carbone, les démembrements de propriété – et du choix des matériaux… » Certaines questions sensibles devront être tranchées, « notamment celle de l'effort financier, à savoir comment se répartit la charge financière de l'aménagement bas carbone et de l'aménagement de demain, le besoin d'outils sur le monitoring des trajectoires carbone des territoires à toutes les échelles, avec une notion d'imbrication territoriale – on travaille sur plusieurs échelles qui s'imbriquent et qui se répondent – ou encore la question très transversale et très large de la formation des aménageurs de demain, des élus, des opérateurs dans les services, les entreprises et les filiales, des exploitants. Enfin, il y a un vrai sujet sur l'assurabilité de l'innovation, avec des bonnes idées qui arrivent mais qui se heurtent à des freins qui sont moins financiers que la capacité à assurer ces nouveaux sujets ».

Le ministère alerte également sur « des points d'alerte », en particulier sur la nécessite d'avoir une approche de « différenciation territoriale » – « décarboner l'aménagement, ça ne revêt pas tout à fait le même sens quand on est en métropole ou en territoire rural » – et sur la quantification des objectifs, « un sujet net remonté par le bloc des collectivités ». Celles-ci ne souhaitent pas que la décarbonation de la filière aménagement « se traduise par des objectifs quantitatifs tels qu'on peut en avoir sur les politiques publiques qui traitent de l'environnement, car c'est un sujet qui est beaucoup plus protéiforme et multifactoriel ».

## Maîtrise foncière, énergie et choix des matériaux, trois leviers décisifs

**Anne Fraisse, directrice générale d'Urbain des Bois**, qui copilote l'élaboration de la feuille de route au côté de Jean-Marie Quéméner, a donné plus de précisions sur les pistes de travail explorées par les cinq groupes de réflexion. Il s'agit concrètement, a-t-elle rappelé, « de permettre à tous les acteurs économiques de la filière, les collectivités, les aménageurs, les promoteurs, les urbanistes, bref tous ceux qui participent à la création de la ville, d'identifier et de s'approprier les leviers susceptibles d'accélérer la réduction des émissions de GES dans la chaîne de valeur de l'aménagement ». Selon elle, trois leviers, dont le poids carbone dans le bilan global de la filière est particulièrement élevé, ont été identifiés : « on note l'importance de la maîtrise foncière a-t-elle d'abord souligné. La réduction de l'étalement urbain est un élément majeur pour une raison simple. Aujourd'hui, les deux-tiers des émissions carbone sont

imputables aux usages et un tiers à l'acte de construire. L'impact des modes de transport est donc très important. Or, l'étalement urbain fabrique rarement des TCSP ». Autres questions centrales, celles de l'énergie et des matériaux. **Anne Fraisse a notamment insisté sur la problématique des circuits courts, « un élément très dimensionnant »**.

Dans un tour d'horizon des grands enjeux identifiés par chaque groupe de travail, la directrice générale d'Urbain des Bois a d'abord souligné l'urgence à agir. Même si le temps de l'aménagement est par définition un temps long, elle a insisté sur la nécessité d'identifier « des leviers qui puissent être activés plus rapidement ». Un consensus semble se dégager sur le fait de réduire très fortement la réalisation de parkings enterrés autour des nœuds de TCSP, a-t-elle par exemple évoqué, et « ça n'est plus possible d'attendre encore 15 ans » pour s'emparer du sujet.

## Un changement d'approche radical sur l'existant

Autre changement d'approche radical, la capacité à agir sur l'existant. « 80% de la ville d'aujourd'hui est celle de 2050, donc on est obligé de considérer très fortement la question du recyclage de la ville existante. Ça a été un peu notre entrée au niveau de la feuille de route, à savoir comment identifier des leviers qui permettent d'agir sur la ville existante ».

Sur la question des mobilités, « on a des pistes qui avancent bien, s'est satisfaite Anne Fraisse, notamment sur la logistique urbaine, l'accompagnement à la mise en place des ZFE, les interfaces entre les pôles de transports en commun et la densité autour de ces pôles. Des sujets connus, mais qu'on essaye de rendre concrets, avec des leviers de décarbonation intelligibles ». Quant à la fabrication des espaces publics, les sujets normatifs semblent prévaloir, notamment en matière de réemploi, un levier qui rejoint ceux identifiés dans la feuille de route décarbonation de la filière bâtiment. « D'autres sujets ont trait à la fabrication de l'espace public, a développé Anne Fraisse, à sa taille, à la façon dont on peut réduire la largeur des voiries. On peut décarboner de cette façon, avec des curseurs à bien positionner par rapport aux questions de sécurité, mais on voit qu'on a des leviers techniques qui sont appréhendables ».

***D'autres articles, publiés par Cadre de Ville et accessibles seulement aux abonnés, peuvent vous intéresser.***

Congrès des Maires : Elisabeth Borne fait de l'aménagement du territoire l'axe majeur d'une action publique partagée

Le « groupement public d'aménageurs » que constitue GPA retient 5 investisseurs pour 40 000 m² de « socles actifs »

PLU – Principe de l'évaluation environnementale systématique pour toutes les procédures de révision